

مجلة الحقوق

للبحوث القانونية والاقتصادية

مجلة فصلية محكمة
تصدرها
كلية الحقوق
جامعة الاسكندرية

العدد الثانى ٢٠٠٢

الناشر
دار الجامعة الجديدة
٣٨ش سوتير- الأزاريطة
تليفاكس: ٤٨٦٨٠٩٩



مجلة الحقوق

للبحوث القانونية الإقتصادية

مجلة الحقوق

للبحوث القانونية والاقتصادية

مجلة فصلية محكمة تصدرها كلية الحقوق
جامعة الإسكندرية

الناشر
دار الجامعة الجديدة
٣٨ ش سوتير - الأزاريطة - الإسكندرية
تليفاكس : ٤٨٦٨٠٩٩

رؤساء التحرير السابقون

أ.د. زكي عبد المتعال - مؤسس المجلة	١٩٤٢ - ١٩٤٥
أ.د. عبد المعطي الخيال	١٩٤٥ - ١٩٤٦
أ.د. السعيد مصطفى السعيد	١٩٤٦ - ١٩٤٩
أ.د. حسن أحمد بغدادي	١٩٤٩ - ١٩٥٢
أ.د. حسين فهمي	١٩٥٢ - ١٩٥٩
أ.د. أنور سلطان	١٩٥٩ - ١٩٦٤
أ.د. علي صادق أبو هيف	١٩٦٤ - ١٩٦٦
أ.د. أحمد شمس الوكيل	١٩٦٦ - ١٩٦٨
أ.د. حسن حسن كيره	١٩٦٨ - ١٩٧١
أ.د. مصطفى كمال طه	١٩٧١ - ١٩٧٤
أ.د. علي محمد البارودي	١٩٧٤ - ١٩٧٧
أ.د. محسن خليل	١٩٧٧ - ١٩٧٩
أ.د. توفيق فرج	١٩٧٩ - ١٩٨٢
أ.د. جلال ثروت محمد	١٩٨٢ - ١٩٨٥
أ.د. جلال علي العدوي	١٩٨٥ - ١٩٨٨
أ.د. مصطفى الجمال	١٩٨٨ - ١٩٩١
أ.د. محمد زكي أبو عامر	١٩٩٢ - ١٩٩٣
أ.د. محمد السعيد الدقاق	١٩٩٤ - ١٩٩٨
أ.د. مصطفى سلامة حسين	١٩٩٨ - ٢٠٠١

الفهرس

صفحة

آثار التجارة الإلكترونية على هيكل الأسواق مع الإشارة إلى الدول النامية

د. رمضان محمد مقلد(*) د. السيد محمد أحمد السريتي (**)

---

* الأستاذ المساعد بقسم الاقتصاد – كلية التجارة – جامعة الإسكندرية.

** المدرس بقسم الاقتصاد – كلية التجارة – جامعة الإسكندرية.

آثار التجارة الإلكترونية على هيكل الأسواق
مع الإشارة إلى الدول النامية

مقدمة

يعـد مصطلح التجارة الإلكترونية e-commerce من المصطلحات الجديدة التـي دخلـت حياتـنا اليومية بقوة، وأصبحت تتداول في الاستخدام العادي لتعبر عن العديـد مـن الأنشـطة الإنسـانية المخـتلفة المرتـبطة بثورة تكنولوجيا المعلومات والاتصـالات. وأصبح المصطلح ومرادفاته المختلفة مثل الاقتصاد الشبكي والاقتصاد الرقمـي واقتصـاد الإنترنت وغيرها من الكلمات الطنانة Buz words التي يكثر تـبادلها فـي مجتمع الباحثين خاصة هؤلاء من أبناء الشرق الذين أدهشتهم هذه الثورة التكنولوجية الهائلة، والتي ألقت الضوء على فجوة التخلف التي تفصل بينهم وبين أهل الغـرب خاصـة وأن هذه الثورة جاءت متزامنة مع موجة العولمة Globalization التي اقتحمت علينا حدودنا الإقليمية والوطنية .

غـير أن الـتجارة الإلكترونية ما هي إلا حلقة من حلقات التقدم التكنولوجي الهـائل الذي يعتبر سمة رئيسية من سمات الرأسمالية الصناعية التي ضربت جذورها فـي الغرب من النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وأصبح لها قوة دفع ذاتية تدفع بها دائماً وأبداً نحو التطور الكمي والكيفي المتسارع حتى تمكنت من الانتصار الساحق على النظم الاقتصادية الشمولية والاشتراكية والتسلطية في العالم، وراحت تجتاح العالم الـيوم مـن غـربه إلى شرقه ومن شماله إلى جنوبه. فهذه الظاهرة لا تبدو غريبة أو حديـثة لأهـل الغـرب لأنها نتاج تطور طبيعي لحضارتهم القائمة على التبادل الحر والمنافسـة الكاملـة، وعلـى الاخـتراع والتجديد وتوسيع نطاق السوق للاستفادة من الوفـورات الاقتصـادية للأحجام الكبيرة Economies of scale التي تسمح بالمزيد مـن التخصـص وتقسيم العمل وانخفاض النفقات وزيادة الأرباح. وعلى هذا الدرب جاءت التطورات الاقتصادية والنجاحات العملاقة التي أذهلت العالم حقبة بعد أخرى .

والتجارة الإلكترونية أداة واضحة لعولمة التجارة، وهي تعمل على خلق فرص وفوائد عظيمة لكل من يستطيع استخدامها بكفاءة وفاعلية كما حدث ذلك في العالم المتقدم. ومن هنا أدركت الدول النامية أهمية الدخول في عصر التجارة الإلكترونية تطلعاً إلى زيادة قدراتها التنافسية وللوصول إلى المستهلك العالمي أينما كان عن طريق التسويق الإلكتروني، غير أن التجارة الإلكترونية يحفها في نفس الوقت العديد من المخاطر والمشاكل . فالمعلومات المتداولة بين أطراف التعامل التجاري عرضه للتسرب، وسرية المعلومات والمداولات غير مضمونة، الأمر الذي يفتح أبواباً واسعة لأنماط عديدة من المنافسة والممارسات غير المشروعة .

وانطلاقاً من ذلك سنحاول في هذه الدراسة التعرف بدقة على ما تعنيه التجارة الإلكترونية ومدلولاتها الاقتصادية سواء الإيجابية أو السلبية، وما هو أثرها على هيكل أسواق السلع والخدمات وأسواق عناصر الإنتاج وبخاصة في الدول النامية. وكيف يمكن للدول النامية أن تستفيد من التجارة الإلكترونية في توسيع نطاق أسواقها، فضلاً عن تحديد أهم الآثار الناجمة عن ممارسة الدول النامية للتجارة الإلكترونية، وعرض أهم المشاكل التي تواجه هذه الدول عند ممارستها للتجارة الإلكترونية وخاصة في مجال توسيع نطاق أسواق منتجاتها وأسواق خدمات عناصر الإنتاج. وعلى ذلك فإن هذه الدراسة سوف تسير على النحو التالي، في القسم الأول سيتم التعريف بالتجارة الإلكترونية ومدلولاتها الاقتصادية، وفي القسم الثاني نعرض لهيكل الأسواق، وفي القسم الثالث سنلقي الضوء على أثر التجارة الإلكترونية على هيكل أسواق السلع والخدمات في الدول النامية، وفي القسم الرابع سنوضح أثر التجارة الإلكترونية على أسواق خدمات عناصر الإنتاج في الدول النامية، وفي القسم الخامس سنعرض لأهم المشاكل التي تواجه ممارسة التجارة الإلكترونية في الدول النامية، وفي القسم الأخير سيتم عرض نتائج البحث.

القسم الأول: مفهوم التجارة الإلكترونية:

حتى يمكن دراسة وتحليل التجارة الإلكترونية ومعرفة آثارها على هيكل أسواق الدول النامية يجب أن نستعرض التعريفات المختلفة للتجارة الإلكترونية. والتي يميل بعضها

إلى التضييق وبعضها إلى التوسيع فيما يندرج تحت هذا المفهوم الاقتصادي مدلولاته وممارساته.

التعريف الأول: وهو تعريف ضيق يقصر التجارة الإلكترونية على "عمليات تبادل السلع والخدمات عن طريق وسيلة إلكترونية أو وسيط إلكتروني". (معهد التخطيط القومي، ٢٠٠٢: ١٧) والمقصود بالوسيط الإلكتروني هو "الإنترنت" (وهي شبكة عالمية مفتوحة وعامة) ولكن الوسائط الإلكترونية يمكن أن تتسع في هذا التعريف لتشمل إلى جانب الإنترنت وسائط إلكترونية أخرى مثل الشبكات الخاصة المغلقة على متعاملين محدودين مسبقاً كتلك التي تستخدمها شركات الطيران والبورصات وكذلك الشبكات التي تصل بين عميل معين، ومجموعة من الموردين لما يحتاجونه من بضائع، ومن أشهر أمثلتها الشبكات التي تربط بين شركات صناعة السيارات وموردي المكونات اللازمة لانتاج السيارات.

التعريف الثاني: وهذا التعريف تأخذ به منظمة التجارة العالمية (WTO, 2000) وهو تعريف أوسع من التعريف السابق، حيث تشمل التجارة الإلكترونية أنشطة إنتاج السلع والخدمات وتوزيعها وتسويقها وبيعها أو تسليمها للمشتري من خلال الوسائط الإلكترونية وتنقسم العمليات التجارية طبقاً لهذا التعريف إلى ثلاثة أنواع من العمليات هي:

أ- عمليات الإعلان عن المنتج والبحث عنه.

ب- عمليات تقديم طلب الشراء وسداد ثمن المشتريات.

جـ- عمليات تسليم المشتريات.

ويلاحظ أن معظم الاهتمام في الدول المتقدمة التي نشأت فيها ظاهرة التجارة الإلكترونية، وكذا على صعيد المنظمات الدولية يرتكز على نوعين من الأنشطة المرتبطة بهذا النوع من التجارة وهي:

- التعاملات فيما بين الشركات وبعضها البعض B2B= Business to business
- التعاملات فيما بين الشركات والمستهلكين B2C = business to consumer

وقد سارت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في نفس الاتجاه الموسع عند وضعها للقانون النموذجي للتجارة الإلكترونية وتحديد الأنشطة التجارية بحيث يشمل المسائل الناتجة عن جميع العلاقات ذات الطابع التجاري.

التعريف الثالث: وهو أكثر اتساعاً من التعريفين السابقين وتأخذ به عدة جهات مثل منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والباسفيكي Asia pacific Economic cooperation ويقرر هذا التعريف أن التجارة الإلكترونية مرادف لمفهوم الأعمال التجارية. أي إنجاز الأعمال عبر الشبكات (درويش، ١٩٨٨: ٣٠٧) وباستخدام أنظمة الكمبيوتر سواء كانت هذه الوظائف داخلية تختص بإنجاز الأعمال المختلفة داخل الشركة مثل إدارة الإنتاج والأفراد، أو وظائف خارجية تختص بإنجاز الأعمال بين الشركات وبعضها البعض أو بين الشركات والمستهلكين مثل أعمال البيع والتسويق والتمويل والتفاوض وتقديم خدمات ما بعد البيع.

ومع ذلك هناك من يري التمييز بين مفهوم التجارة الإلكترونية ومفهوم الأعمال الإلكترونية e-business (العيسوي، ٢٠٠١) حيث يري أن مفهوم الأعمال الإلكترونية أكثر اتساعاً من مفهوم التجارة الإلكترونية. لأن الأعمال الإلكترونية تعني استخدام تكنولوجيا المعلومات ووسائل الاتصال الإلكتروني في مجال الأعمال ليس فقط من أجل السرعة في إنجاز المعاملات وتبادلها ولكن من أجل أحداث تحول كيفي في طريق أداء الأعمال، بل وفي مفهوم الأعمال ذاته في العصر الحديث الذي يطلق عليه عصر المعلومات والمعرفة.

ويلاحظ أن الشركات التي تدخل مجال التجارة الإلكترونية سرعان ما تكتشف أن الأمر ينطوي على ما هو أكثر من مجرد فتح قناة توزيع جديد على الإنترنت، إذ سرعان ما يتسع نطاق استخدام الشبكات ليشمل جوانب مختلفة من إدارة العمل ونظم التشغيل، فقد يتحول جانب من قوة العمل في الشركات من العمل في المكاتب إلى العمل في المنازل (درويش، ١٩٨٨: ٢٨١) مع الاتصال إلكترونياً بمقر الشركة. وقد يزداد الاعتماد على المعلومات التي تتيحها التجارة الإلكترونية عن العملاء في تصميم الحملات الإعلانية، وفي اقتراح سلع محددة توافق رغباتهم وأذواقهم

(Tailor - mode) كمـــا يـــنطوي الأمـــر على التحول من نظام أسعار البيع المحددة مسبقاً إلى نظام البيع بالمزادات على الخط (on line).

التعريف الرابع: يمكن تعريف التجارة الإلكترونية بمفهوم أكثر اتساعاً عن التعريفات السابقة على أنها "استخدام الأساليب الإلكترونية الحديثة في إنجاز المعاملات التجارية" والأســـاليب الإلكترونية هي منظومة متكاملة من الوسائط الإلكترونية تعمل في تكامل مع بعضها البعض، وأهمها التليفون (عادي ومحمول) والكمبيوتر (شخصي أو عملاق) وشــبكات الكمبـــيوتر المحلـــية والدولية، بحيث تمكن من التبادل والتواصل والوساطة بكافة أنواعها في أي وقت، وبين أي نقطتين في الفراغ الكروي أو الأرض Global Space الـــذي نعـــيش فيه وبتكلفة زهيدة نسبياً، وهذه المنظومة رتبت إمكانية التبادل والتعامل بكافة أنواعه سواء تبادل معرفي أو تبادل سلعي أو خدمي. ومكنت من إنجاز كثير من الأعمال الاقتصادية نذكر منها (توفيق وحنا، ٢٠٠٢: ٤٤):

عمليات الصرافة والتجارة	Electronic Banking and trading
عمليات تحويل الأرصدة إلكترونيا	Electronic Bank transfer
عمليات التبادل الإلكتروني للبيانات	Electronic Data interchange
عمليات البريد الإلكتروني	Electronic mail
عمليات التحويل الفاكسميلي	Facsimile transfer
عمليات الكتالوج الإلكتروني	Electronic catalogue
إجراء وتنفيذ المؤتمرات من خلال الفيديو	Video conferences
الاتصالات متعددة الوسائط	Multimedia Communication
الحصول على المعلومات واستثمارها	Information Retrieval and Utilization
الحد من النفقات	Cost containment
التسويق والمبيعات	Marketing and sales
الحصول على ميزات تنافسية	Gaming competitive Advantages

وعلـــى ذلك فإن الوسائط الإلكترونية قد مكنت من تنفيذ كل ما يتعلق بعمليات شـــراء وبـــيع البضائع والخدمات والمعلومات عبر الشبكات الإلكترونية المختلفة التي تغطي العالم في شكل عنكبوتي إلكتروني بطريقة لحظية، وأصبح معها عنصر المسافة

قلـيل الأهمـية إلى حد كبير في المعاملات التجارية والمعلوماتية. ويميل البعض إلى تصـنيف المعـاملات الإلكترونية وفق طبيعة الأطراف المتعاملة والتي يمكن تصنيفها إلـى ثلاثـة أطراف رئيسية هي: قطاع الأعمال والقطاع العائلي والقطاع الحكومي. وهذه القطاعات الثلاثة عند تعاملها مع بعضها البعض تخلق تسعة أنواع من التعاملات يمكن إجمالها في الجدول التالي (El-arabi, 2002, 76):

جدول (١)

التعاملات الإلكترونية بين قطاعات الاقتصاد القومي

القطاع / القطاع	الأعمال B	الأفراد (العائلي) C	الحكومي G
الأعمال B	B2 B التبادل التجاري	C2 B التسوق الإلكتروني	G2 B تدفق المعلومات من الحكومة إلى قطاع الأعمال
الأفراد (العائلي) C	B2 C الإعلان التجاري وعرض الخدمات	C2 C تدفق المعلومات بين أفراد القطاع العائلي	G2 C تدفق المعلومات من الحكومة إلى الأفراد
الحكومي G	B2 G التوريدات الحكومية والمناقصات على الأعمال العامة ودفع الضرائب	C2 G إنجاز المصالح الحكومية ودفع الضرائب للقطاع العائلي	G2 G الحكومة الإلكترونية والتنسيق بين الجهات المختلفة

ويتضـح من خلايا الجدول السابق أن التعاملات الإلكترونية تتكون من تسعة أنواع من التعاملات هي:

١- الـتعاملات فـيما بين الشركات وبعضها (B2 B) وتشمل هذه المعاملات التبادل الـتجاري بيـن شـركات الأعمال مثل تقديم طلبات الشراء إلى مورديها وتسليم الفواتير.

٢- التعاملات فيما بين الشركات والمستهلكين (B2C) وتختص بالإعلان التجاري وعرض الخدمات من قبل الشركات المنتجة لتوصيلها إلى المستهلكين.

٣- التعاملات بين الشركات والأجهزة الحكومية (B2G) وتغطي جميع التحويلات مثل: التوريدات الحكومية والمناقصات على الأعمال العامة ودفع الضرائب.

٤- التعاملات بين المستهلكين والشركات (C2B) وتشمل معاملات التسوق الإلكتروني وتعني البحث عن أفضل المنتجات عن طريق تصفح مواقع الشركات المختلفة وكذلك الدخول في المزادات على الخط.

٥- التعاملات بين المستهلكين أنفسهم (C2C) وتتضمن تدفق المعلومات بين أفراد القطاع العائلي حيث يمكن للمستهلكين تبادل عدد ضخم من السلع والخدمات فيما بينهم مباشرة عن طريق مواقع الإنترنت دون تدخل من الوسطاء، وكذلك مثل بيع العقارات السكنية والسيارات والإعلان عن الخدمات الشخصية.

٦- التعاملات بين المستهلكين و الحكومة (C2G) و تختص بقضاء أفراد القطاع العائلي مصالحهم لدي القطاع الحكومي مثل دفع الضرائب و الحصول علي الخدمات المتعلقة بكافة الخدمات الحكومية.

٧- التعاملات بين القطاع الحكومي والشركات (G2B) وتشمل تدفق المعلومات من القطاع الحكومي إلى قطاع الأعمال.

٨- التعاملات بين القطاع الحكومي والمستهلكين (G2C) وتتضمن تدفق المعلومات من القطاع الحكومي إلى أفراد القطاع العائلي مثل تقديم المعلومات الخاصة بالوظائف الحكومية ونماذج الخدمات المختلفة.

٩- التعاملات فيما بين الأجهزة الحكومية وبعضها (G2G) وتختص هذه التعاملات بتبادل المعلومات والتنسيق بين الأجهزة الحكومية، فيما يسمى بالحكومة الإلكترونية، ويمكن أن تشمل أعمالاً ذات طابع تجاري كأن تؤجر هيئة حكومية ممتلكات خاصة بها لوزارة أو هيئة حكومية أخرى.

يلاحظ أن التعاملات الإلكترونية السابقة تتخلل كافة تعاملات القطاعات المختلفة للاقتصاد. فالأجهزة الحكومية أصبح بوسعها الآن أن تتبادل المعلومات مع بعضها البعض ومع مؤسسات الأعمال ولأفراد القطاع العائلي بأقل قدر ممكن من

الروتيـن الحكومـــي خاصة فيما يتعلق بالتعاملات الضريبية والمقاولات والمناقصات الحكومـــية، وفيما يتعلق بالأعمال الإدارية الحكومية مع وحدات الجهاز الحكومي فيما بيـنها أو مـــع وحـدات قطاع الأعمال والقطاع العائلي. ومما لا شك فيه أن التعامل الإلكترونـــي الحكومـــي مـــع باقي قطاعات المجتمع من شأنه كسر الأشرطة الحمراء للبيروقراطية الحكومية وتخفيض نسبة الفساد والرشوة والمحسوبية في الأداء الحكومي وذلك إذا ما توفرت الشفافية في المواقع الحكومية المختلفة.

ولم يظهر الجدول السابق القطاع الخارجي لأن القطاعات الواردة بالجدول لها الطـــابع الدولـــي ولـــيس الطابع المحلي، فقطاع الأعمال يعني قطاع الأعمال الدولي والقطـــاع الحكومي يعني كافة الحكومات... وهكذا، لأن التجارة الإلكترونية لا تعرف المحلـــية، فهـــي ليست مقيدة بحدود إقليمية، وإنما هي نظام كوكبي Globalization على الأقل فيما يتعلق بتدفق المعلومات، بينما يظل تدفق السلع رهن الانفتاح الحدودي والجمركي، وهذه هي مسئولية المنظمات الدولية الحديثة، وعلى رأسها منظمة التجارة العالمية WTO.

وبعد استعراض التعريفات المختلفة للتجارة الإلكترونية وبعيداً عن التعاملات التي يظهرها جدول (١) يمكن القول بأن التجارة الإلكترونية باختصار شديد هي "تبادل السلع والخدمات والمعلومات ذات الأهمية التجارية أو القيمة الاقتصادية عبر الشبكات الإلكترونـــية" غير أنه يجب التنويه إلى أن السلع المادية مثل السيارات والمعدات تنتقل بطبيعة الحال عبر أنظمة الشحن والحدود الجمركية، أما السلع الرقمية مثل البرمجيات والمـــواد الترفيهـــية والخدمـــات الاستشارية ونحوها فيمكن نقلها مباشرة عبر الشبكة الإلكترونية. والمهم هو إنجاز الشكل التجاري والقانوني اللازم لنقل هذه السلع فيما بعد بالطـــرق التقليدية المتعارف عليها خارج نطاق الشبكة المعلوماتية. ولذلك فإن أهم ما يـــتم إنجـــازه عبر الشبكة المعلوماتية الإلكترونية هو(١) الإعلان عن السلع والبضائع والخدمـــات مـــن قـــبل بائعـــيها (جانب العرض). (٢) التعرف على السلع والبضائع والخدمـــات من قبل طالبيها (جانب الطلب). (٣) تقابل رغبات المشترين مع رغبات البائعيـــن وإنهاء إجراءات السداد اللازمة حتى يحصل المشتري على السلعة أو الخدمة المطلوبـــة (تـــوازن السوق). كل ذلك يتم بطريقة إلكترونية يختفي فيها عنصر المكان

تماماً ويختزل فيها عنصر الوقت إلى الحد اللازم إلكترونياً لإنجاز الإجراءات القانونية والـتجارية المتعلقة بالصفقة، وهو وقت قصير نسبياً لا يقارن بالوقت اللازم لعمليات التسويق ميدانياً.

وانطلاقاً من ذلك فإننا نستطيع أن نجمل مزايا التجارة الإلكترونية فيما يلي:

١- إن العـالم كلـه أصـبح سوقاً مفتوحاً للجميع، أو بلغة أدق لكل من يملك إمكانية الدخول على شبكة الإنترنت سواء كان بائعاً أو مشترياً، حيث يتوافر لكل طرف كم هائل من المعلومات والمواصفات والأسعار والأذواق مما يمكن المتعاملين من اختيار أجود المنتجات بأنسب الأسعار.

٢- إن هذا النوع من التجارة سوف يقلل إلى أدنى حد دور الوساطة التجارية مما يقلل بـدوره من تكلفة المعاملات Transaction Cost بالإضافة إلى انخفاض تكلفة البنود الأخرى (الأعمال الورقية، خطابات الضمان، النقل بالبريد العادي ... الخ)

٣- إن هـذه التجارة سوف تجعل تكلفة الدخول والخروج من الأسواق منخفضة جداً، فالبائع لن يتكلف أكثر من عمل موقع Web site على الشبكة الدولية يستطيع به أن يدخـل كافـة أسواق العالم دون أن يتكبد نفقات فتح الفروع التقليدية Brick and Mortar المكلفـة، الأمـر الذي يقلل من النفقات الثابتة ويقلل بالتالي من عنصر المخاطرة ويجعل الخروج من السوق لا يكلف شيئاً.

٤- إن الـتجارة الإلكترونـية تسـاعد علـى تحقيق الكفاءة Efficiency والفاعلية Effectiveness والكفـاءة تعني تحسين آلية تبادل المعلومات داخل المؤسسات والتغلـب علـى العقبات المنطقية التي تعوق جمع ونشر المعلومات في التوقيت المناسب. أما الفاعلية فهي تعني الأثر أو الفائدة التنظيمية التي تعود من تحسين التعاون والترابط بين أجزاء المؤسسة وأثر ذلك على آلية اتخاذ القرار، وبالتبعية تزيد كفاءة وفاعلية التجارة الإلكترونية.

القسم الثاني: هيكل الأسواق:

ينسب علماء الاقتصاد درجة أداء الاقتصاد المعين Market Performance بالممارسات السوقية على جانبي الطلب والعرض Market- conduct والتي تحدد بدورها هيكل السوق Market structure (Shepherd, 1979). والأسواق كما نعلم هي الجهاز العصبي للاقتصاديات الحرة الحديثة، فهي المنوط بها حل جوانب المشكلة الاقتصادية (أ) ماذا ننتج؟ (ب) كيف ننتج؟ (جـ) لمن ننتج؟ (د) ما هي التوقعات المستقبلية للإنتاج وإمكانيات النمو الاقتصادي المتواصل. وكثير من الناس يفكرون في الأسواق على أنها تلك الأماكن التقليدية للتسوق والتي يتقابل فيها البائعون والمشترون لعقد الصفقات التجارية، ويكثر فيه اللغط والتفاوض والمكر واستخدام الحيلة لتحقيق أعلى ربح ممكن حتى لو كان ذلك على حساب خسارة الآخرين. إلا إن هذه النظرة التقليدية للأسواق اختلفت الآن باختلاف شكل السوق والدور المطلوب منه، وسوف نلقي في هذا القسم من الدراسة الضوء على الدور الاقتصادي للسوق بمفهومه الحديث، ثم نرى بعد ذلك في القسم الثالث كيف اقتربت التجارة الإلكترونية بالأسواق من شكلها النموذجي.

أ- **تعريف السوق**: السوق الحديثة هي أي عملية منظمة يتمكن من خلالها البائعون والمشترون من تبادل السلع والخدمات باستخدام أي وسيلة ملائمة للدفع، والسوق بهذا المفهوم تخرج عن حيز المكان الذي ارتبط به تقليدياً وكلما تحرر السوق من قيد المكان كلما كان ذلك أفضل لما يسمح به ذلك من ازدياد حجم السوق، فكلما انتقل السوق من المحلية إلى الإقليمية إلى العالمية كلما كان ذلك أفضل، حيث يتيح درجة أعلى من المنافسة. والمنافسة كما نعلم صفة حميدة في الأسواق تتجه بها نحو تقديم الأفضل من السلع والخدمات بتكلفة أقل.

ب- أهمية السوق: لا تقتصر أهمية السوق الحديثة على أنها مكان للتبادل التجاري، ولكن أصبح للسوق في المجتمع الرأسمالي الحر دور رئيسي مؤسسي Institutional (Greer, 1984) حيث يجسد السوق مبادئ الديموقراطية والحرية التي تعتبر قيم أساسية في المجتمع الرأسمالي المعاصر، ولذلك فالسوق الحديثة لها طابعان، طابع

قيمـــي Value aspect وطـــابع وظيفـــي Functional aspect فالطابع الوظيفي التقلـــيدي للأســـواق هو ذلك الذي يتعلق بالتعامل مع المشكلة الاقتصادية (مشكلة ندرة المـــوارد الاقتصـــادية) وهذا الطابع الوظيفي أشرنا إليه سابقا، ويتلخص في أن السوق تقـــدم آلـــية غـــير مركـــزية أو غير مرئية للتنسيق بين القرارات الاقتصادية المختلفة بطـــريقة تلقائـــية بحيـــث تجيب عن الأسئلة المختلفة المذكورة في بداية هذا القسم من البحـــث، وحـــتى يـــؤدي السوق هذه الوظيفة نحتاج أن يتقرر في المجتمع مبدأ حرية التملك وحرية التعاقد حتى يخلق السوق بطريقة آلية حافزاً للسعي وحدوداً قانونية لهذا السعي بما يقضي على التعارض بين مصالح المتعاملين.

أمـــا الطـــابع القيمـــي للأسواق فيتمثل في أنه يجسد قيم الحرية واللامركزية والديموقراطـــية التـــي تقوم عليها الديموقراطيات الحديثة، فالسوق تقدم أفضل الحلول الممكـــنة بـــأقل قـــدر مـــن التدخل الحكومي وبطريقة أكثر استمالة لرضى المتعاملين Appealing فحرية الاختيار وحرية التعاقد وحرية دخول الأسواق والاستثمار تجسد حـــرية الأفراد أو قيمة الحرية Freedom التي تمجدها المجتمعات الحديثة، ذلك لأن التشـــغيل الحـــر للأســـواق يطلـــق للأفـــراد حرية التعبير عن قراراتهم الاستهلاكية والإنتاجـــية، ويتـــيح إنتاج السلع التي تشبع اختيارات الأفراد، وعلى ذلك فنظام السوق يطلـــق علـــيه سيادة المستهلك Consumer Sovereignty وكلما خلت الأسواق من القـــيود والـــنزعات الاحتكارية والتدخلات الحكومية كلما جسدت وأكدت بصورة أكثر وضـــوحاً قـــيمة الحـــرية. وبالإضـــافة إلى قيمة الحرية فإن السوق يجسد أيضاً فكرة المســـاواة Equality فلكل فرد فرصة متساوية في الكسب والإبداع وتأكيد قدراته كما أن حـــق المساواة متاح للجميع والقدرات الاقتصادية للأفراد يتحدد بمقدار ما في يد كل مـــنهم من قوة شرائية فكل دولار يدفع في السلعة هو بمثابة صوت Vote انتخابي في صالح إنتاج هذه السلعة. فالمساواة في ظل نظام السوق الحر تتلخص في تساوي القوة التفاوضـــية للأفـــراد Equal bargaining power وتســـاوي الفـــرص Equal opportunity.

أمـــا العدالـــة Justice والـــنزاهة Fairres في ظل نظام السوق تتمثل في الالـــتزام بقـــيم الأمانـــة والابتعاد عن الغش والخداع والغرر والجهالة في التعاملات الاقتصـــادية. فنحـــن نعلم أن حافز تعظيم الربح قد يجر الأفراد إلى بعض الممارسات غـــير الأخلاقـــية Unfair ولكن كلما مالت السوق إلى المنافسة والكمال كلما وضعت قيوداً تلقائية على هذه الممارسات غير الأخلاقية التي تنشأ عادة من عدم كمال الأسواق ونقـــص المعلومـــات علـــى أحـــد جانبي المعاملة أو المبادلة المعينة Asymmetric information كذلـــك فـــإن من القيم التي تمجدها المجتمعات الرأسمالية الحرة التقدم الاقتصـــادي والرفاهـــية الاقتصادية للأفراد والتقدم الفني، وهي الغايات التي يجب أن تحققهـــا الأســـواق، ولا تتحقق هذه الغايات إلا إذا كانت الأسواق كفيلة بتحقيق الكفاءة الفنـــية والتخصصـــية للمـــوارد، وعلـــى درجـــة عالية من المرونة لتفادي الأزمات الاقتصـــادية والأســـواق الحرة لها من المقومات ما يؤهلها لتحقيق هذه الغايات خاصة كلما اقتربت الأسواق من المنافسة الكاملة.

ففـــي سوق المنافسة الكاملة كما نعلم تتساوى أسعار السلع (التقييم الحدي لهذه الأســـعار مـــن قبل جمهور المستهلكين) مع التكلفة الحدية لإنتاجها (التقييم الاجتماعي للمـــوارد الموجهـــة لإنتاج السلعة المعينة) وهذا بالضبط هو شرط التخصيص الأمثل أو الكفاءة التخصيصية للموارد Allocative efficiency كما تميل تكلفة الإنتاج إلى أدنـــى مســـتوى لها بفعل قوى المنافسة والرغبة في تحقيق أقصى ربح ممكن وتلافي الخســـارة، فـــإن كـــل مشـــروع ســـيعمل في الأجل الطويل عند الحد الأدنى للتكلفة المتوســـطة، وهنا تتحقق الكفاءة الإنتاجية productive efficiency. وفي ظل سوق المنافســـة الكاملـــة ســـيعمل كل منتج علي تطبيق أفضل الأساليب الفنية المتاحة لتدنية تكالـــيفه والمحافظـــة علـــي نصـــيبه السوقي، الأمر الذي يخلق دائما الحافز للبحث والابتكار والتقدم الفني.

جدول (٢)

القيم الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وكيفية

تحقيقها في ظل نظام السوق

القيمة	كيف تتحقق
الحرية	١- الاختيار الحر في الاستهلاك ٢- حرية الدخول والخروج من الأسواق ٣- محدودية التدخل الحكومي والحرية السياسية والأمن القومي
المساواة	١- تشتت القوة الاقتصادية والسياسية ٢- تساوي القوة التفاوضية للأفراد مشتريين وبائعين ٣- تقليل الفوارق بين الدخول
العدالة والنزاهة	١- منع الممارسات غير النزيهة ٢- معايير الجودة ٣- الأمانة ٤- الشفافية
الرفاهية الاقتصادية	١- الكفاءة الفنية والتخصصية. ٢- العمالة الكاملة ٣- استقرار الأسعار ٤- مراعاة الجوانب البيئية والصحية.
التقدم الاقتصادي	١- التقدم الفني ٢- زيادة متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي.

Source: Green, D. F,: **Industrial organization and Public policy**", (2ed) Macmillan publishing co, 1984, CH.1.

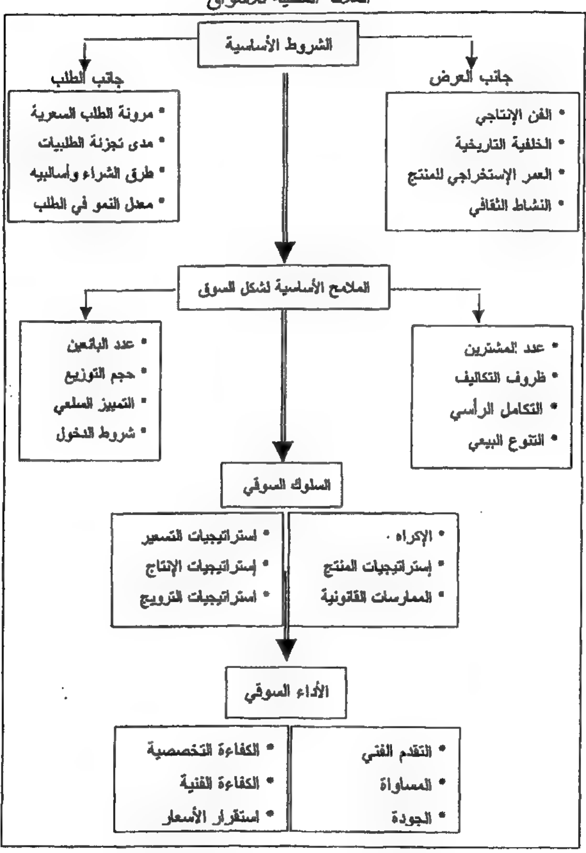
جـ- درجة كمال الأسواق وأداء المهام الوظيفية : تقرر النظرية الاقتصادية أن هناك شروطاً أساسية تحدد شكل السوق، والتي بدورها تحدد الممارسات السوقية للمتعاملين في الأسواق، وهذه الأخيرة تحدد إلى حد ما درجة الأداء السوقي.

هيكل السوق: هناك بعض الشروط الأولية التي تتدخل إلى حد كبير في تحديد الملامح الأساسية لسوق منتج معين. وأهم هذه الشروط الأولية: مرونة الطلب السعرية، وقابلية الطلب على المنتج للتجزئة، وأساليب الشراء، ومعدل النمو في الطلب على المنتج، ومستوى التكنولوجي، والخلفية التاريخية لسوق المنتج المعين، والعمر الاستخراجي للمنتج، ومستوى العمل النقابي، وقوة الغرف التجارية، النشاط الحكومي في الأسواق ... وخلافه. وهذه الشروط الأساسية تحدد إلى حد بعيد كما ذكرنا الملامح الأساسية لهيكل السوق وأهمها: عدد المشتريين والبائعين في السوق، والنصيب السوقي لكل بائع، وإمكانيات التمييز السلعي، وسهولة الدخول إلى السوق وتكلفة الخروج منه، ودالة التكاليف، ودرجة التكامل الرأسي، والتنويع البيعي.

وهذه الملامح هي التي تعطي للسوق شكله الاقتصادي من حيث درجة المنافسة والاحتكار، وتتراوح الأسواق في ذلك بين أربعة أشكال رئيسية: ١- المنافسة الكاملة. ٢- المنافسة الاحتكارية. ٣- منافسة القلة. ٤- الاحتكار. ولكل شكل سوقي من هذه الأشكال أنماط معينة من السلوكيات سواء على جانب البائع أو المشتري، وأهم هذه السلوكيات ما يتعلق باستراتيجيات التسعير. والجدولان (٣)، (٤) يوضحان على التوالي العلاقة الافتراضية بين شكل السوق وسلوكه وأدائه ثم بعد ذلك الخصائص الأساسية لكل شكل سوقي.

جدول (٣)

العلاقة المثلية للأسواق



Source: Greer, D.F, Ibid, Ch.1.

جدول (٤)
هيكل الأسواق وخصائصها

نوع السوق	الخصائص الأساسية			السلوك السوقي			الأداء السوقي		
	عدد المنشآت	شروط الدخول	نوع المنتج	سياسات الأسعار	سياسات الإنتاج	سياسات الترويج	الأرباح	الكفاءة الفنية	درجة التقدم
المنافسة الكاملة	كبير جداً	سهل	متجانس	لا يوجد	مستقل	جماعي	عادية	جيد مرتفع	فقير
المنافسة الاحتكارية	كبير	سهل	يمكن تمييزه	تداخل غير معترف به		مستقل بالمنشأة	عادية	جيد	مقبول
منافسة القلة	قليل	معوق	قد يكون متجانس أو غير متجانس	تداخل معترف به		قد يكون جماعي أو مستقل أو هيكلي	غير عادية إلى حد ما	ربما ضعيف	جيد
الاحتكار	واحد	مغلق	كامل التمييز	مستقل	مستقل	منفرد مؤسس سياسي	غير عادية عالية	ضعيف	ضعيف

Source: Greer, D.F, Ibid, Ch.1.

وواضح من الجدول السابق أن سوقي المنافسة الكاملة والمنافسة الأحتكارية هما أفضل شكلين من أشكال السوق من حيث أنهما يقتربان من تحقيق الكفاءة الفنية (المنافسة الكاملة) كما أنهما يحققان درجة عالية من التقدم الفني من خلال المنافسة على التجديد والتحديث والتطوير (خاصة المنافسة الاحتكارية). ولا يحققان إلا الأرباح العادية مما لا يخلق تفاوتاً في الثروات وتوزيع الدخول. ولذلك فإن أي اقتراب لأسواق الدول النامية من سوق المنافسة الكاملة سوف يترتب عليه الارتقاء بمستوى الأداء السوقي حيث يزيد الإنتاج حتى يغطي الطلب عند أدنى نقطة للتكلفة المتوسطة فتتحقق الكفاءة الفنية في الإنتاج، وتوزيع الموارد الاقتصادية أفضل توزيع ممكن بما يسمح بتحقيق التخصيص الأمثل للموارد، بالإضافة إلى عدم قدرة المنتجين في الأجل الطويل على تحقيق أرباح غير عادية مما يعطي نمطاً أفضل لتوزيع الدخل والثروات، ويمكن

مـن تحقيق العدالة الاجتماعية. وكذلك فإنه في ظل سيادة سوق المنافسة الكاملة يلتزم كـل طرف من المتعاملين بالأمانة في الأداء، ومما يؤدي إلى تحقيق الشفافية حتى لا يفقد المنتج أو البائع عملائه وخاصة في ظل سوق المنافسة الاحتكارية.

مما سبق يتضح، أننا تعرضنا في هذا القسم من الدراسة لهيكل الأسواق وأهم الاخـتلافات بينها، وسوف نوضح في القسم التالي أثر التجارة الإلكترونية على هيكل الأسواق في الدول النامية.

القسـم الثالـث: أثـر التجارة الإلكترونية على هيكل أسواق السلع والخدمات في الدول النامية:

رغـم تعـدد آثار التجارة الإلكترونية على الدول النامية إلى أننا سوف نركز في هذه الدراسـة علـى آثارهـا على هيكل أسواق السلع والخدمات وأسواق خدمات عناصر الإنـتاج فـي الدول النامية، على أن يخصص هذا القسم من الدراسة لبيان أثر التجارة الإلكترونـية علـى هيكل أسواق السلع والخدمات في الدول النامية، ويخصص القسم التالـي مـن الدراسـة لتوضيح أثرها على أسواق خدمات عناصر الإنتاج في الدول النامية.

فالـنمو الاقتصـادي لـم يعد يعتمد فقط على عرض عوامل الإنتاج والتقدم التكنولوجـي، ولكـن يعـتمد على حد كبير على مدى الاستفادة من هذه العوامل مع بعضها البعض ووضعها المناسب الذي تعطي فيه أعلى عائد خاص واجتماعي ممكن. ويـتوقف ذلك على شكل السوق الذي يلعب دوراً حاسماً في تحقيق التخصيص الأمثل للمـوارد، فكلما أقترب شكل السوق من المنافسة الكاملة كلما أمكن تحقيق التخصيص الأمثل للموارد المتاحة في المجتمع، وربما لجأ الاقتصاديون إلى تفسير الاختلافات في مسـتويات النمو الاقتصادي إلى الأختلافات في درجة كفاءة أسلوب التنظيم والإدارة. وأهـم عنصر يلزم المنظم أو المنتج والمستهلك لتحقيق الكفاءة في استخدام الموارد هو درجة المنافسة في السوق، ودرجة الكفاءة في الأداء الحكومي والمؤسسات العامة التي تمارس دوراً كبيراً في تخصيص الموارد وتوجيه الأسواق.

والـتجارة الإلكترونـية تقربنا كثيراً من سوق المنافسة الكاملة أو على الأقل ســوق المنافسة الاحتكارية وهما نموذجان ظلا حتى وقت قريب مجرد نماذج نظرية تدرس فقط في قاعات البحث، ولكن من المتوقع في ظل التجارة الإلكترونية أن تقترب أسواق السلع والخدمات في الدول النامية أكثر وأكثر من نموذج سوق المنافسة الكاملة إن لـم يكـن فـي شكله النموذجي النظري فإنها تقربنا من شكل عملي Workable Version مـن الشـكل المثالـي للأسواق. ولكن كيف يتحقق ذلك؟ من خلال تحقيق الافتراضات الأساسية للمنافسة الكاملة في واقع الدول النامية وذلك على النحو التالي:

١- **الافـتراض الأول:** أن سوق المنافسة الكاملة يتطلب وجود عدد كبير من البائعين والمشـترين بحيـث يقل نصيب كل وحدة إنتاجية أو استهلاكية من السوق ومن ثم لا تسـتطيع أن تؤثر على مجريات الأمور في السوق وخاصة فيما يتعلق بالأسعار. فكما نعلـم فـي ظل سوق المنافسة الكاملة يكون المنتج أو البائع قابلاً للسعر Price taker ولا يستطيع أن يؤثر فيه أو يغالي فيه وإلا فقد كل عملائه.

ولا شـك أن التجارة الإلكترونية ستوسع من نطاق السوق وسوف تجعل عدد البائعيـن والمشـتريين أكـبر ما يمكن، لأن من خصائص التجارة الإلكترونية خفض الحواجـز المعلوماتية إلى أدنى حد ممكن، فالعالم كله يصبح تحت أصابع أي متعامل مـع شـبكة التجارة الإلكترونية، وقد بلغ عدد الأفراد الذين يستخدمون الإنترنت على المسـتوى العالمـي ٥٨٠ ملـيون شـخص (IT.U, 2002) وهؤلاء يمثلون عدد المستهلكين المحتملين لكافة أنواع السلع والخدمات التي يتم عرضها عبر الشبكة المعلوماتـية، وهذا يعني أن عدد المشتريين أصبح بالملايين أي عدد كبير جداً. ومـن ناحـية أخرى فقد بلغ عدد البائعين الذين يستخدمون الشبكة المعلوماتية لتسـويق منتجاتهم ملايين البائعين(IT.U, 2002) وهؤلاء يمثلون عدد المنتجين الذين يقومون بعرض إنتاجهم من السلع والخدمات عبر الشبكة المعلوماتية، وهذا يعنـي أن عـدد البائعيـن أصـبح كبيراً جداً. فالمشتري سوف يكون في متناوله وبمقـدوره التسـوق بين آلاف المواقع المنتجة للسلعة دون التقيد بالموزعين المحليين اتقـاء لتكاليف التسوق والبحث. وكذلك فإن كل منتج سوف يتاح له التعامل مع شرائح

عريضة من المستهلكين دون التقييد بظروف عملائه المحليين أو الإقليمين. وكل ذلك سوف ينعكس في حدوث زيادة كبيرة جداً في عدد البائعين والمشتريين في السوق المحلية أو الإقليمية أو العالمية، ومن ثم يتحقق الافتراض الأول لسوق المنافسة الكاملة.

٢- الافتراض الثاني: أن سوق المنافسة الكاملة يتطلب ضرورة تجانس وحدات السلعة المنتجة من حيث الشكل واللون والجودة. والتجارة الإلكترونية ستقلل إلى حد كبير التمييز السلعي الذي يحاول المنتجين من خلاله إيهام المستهلكين بالتميز والتفرد السلعي وذلك لأن التجارة الإلكترونية ستؤدي إلى وجود درجة من تنميط المنتجات ووضع الخصائص الفنية للسلع حتى يسهل تنفيذ طلبات الشراء عن بعد (On line) وخاصة فيما يتعلق بالسلع ذات الخصائص الفنية التي تهم المستهلك دون خصائصها الشكلية، وبالتالي تقترب المنتجات من أن تكون بدائل لبعضها البعض وتقل درجة التمييز السلعي. ومن أمثلة ذلك أجهزة الحواسيب وآلات التصوير الرقمية والبرمجيات والكتب والمواد العلمية.

وهذا يعني أن التجارة الإلكترونية أدت وساعدت على تحقيق التجانس بين وحدات السلعة المنتجة من خلال تنميط المنتجات، ومن ثم يمكن تحقيق التجانس إلى حد كبير بين وحدات السلع المنتجة ومن ثم تساعد التجارة الإلكترونية على تحقيق الافتراض الثاني لسوق المنافسة الكاملة.

٣- **الافتراض الثالث**: أن سوق المنافسة الكاملة يتطلب ضرورة توافر حرية الدخول والخروج من وإلى السوق بالنسبة لكل بائع أو مشتري. فالتجارة الإلكترونية سوف تجعل تكلفة الدخول والخروج من الأسواق منخفضة جداً، فالبائع لن يتكلف أكثر من عمل موقع Web site على الشبكة الدولية وما يتطلبه ذلك من خطط ترويج وتسويق حتى يستطيع من خلاله أن يدخل كافة أسواق العالم دون أن يتكبد نفقات فتح الفروع التقليدية Brick and Mortar المكلفة، الأمر الذي يقلل من النفقات الثابتة، ويقلل بالتالي من عنصر المخاطرة ويجعل الخروج من السوق أو الدخول إليه لا يتكلف كثيراً. أما المشتري فلا يتكلف شيئاً على الإطلاق فيما يتعلق بعملية التسوق إلا ما

يتطلبه إجراء مكالمة هاتفية محلية داخل المدينة خلال فترة التسوق أي أنه لا توجد هناك أي قيود أو موانع على الدخول أو الخروج من السوق.

ممـا سبق، يتضح أن التجارة الإلكترونية تزيد من قدرة منشآت الأعمال على المنافسة حيث أن تصميم موقع للمنشأة على شبكة الإنترنت يمكن المنشأة من منافسة غيرها من المنشآت العاملة في مجال النشاط محلياً وإقليمياً وعالمياً، فالإنترنت يمكن منشآت الأعمال من الدخول في أسواق جديدة ومن ثم زيادة أرقام مبيعاتها في العديد من الأسواق محلياً وعالمياً وهكذا يتحقق الافتراض الثالث لسوق المنافسة الكاملة.

٤- الافتراض الرابع: أن سوق المنافسة الكاملة يتطلب ضرورة المعرفة التامة بأحوال السوق بالنسبة لكل بائع أو مشتري وهذا يعني أن سوق المنافسة الكاملة تحتاج إلى كم هائل من المعلومات عن جانبي الطلب والعرض. ولا شك أن شبكة التجارة الإلكترونية هي بالدرجة الأولى شبكة معلوماتية سوف توفر كمية هائلة من المعلومات عن السلع المتاحة، وبدائلها ومصادر السلع المتكاملة معها الأمر الذي يزيد من مرونة الطلب السعرية ويقلل من قدرة المنتج على ممارسة سياسات سعرية احتكارية. كذلك فإن أسلوب التعامل الإلكتروني وانفتاحه على كافة الأسواق سوف يلزم البائعين بالالتزام بالمعايير والمواصفات الدولية من حيث المكاييل والأوزان والأسعار وتنميط الكميات والإفصاح عن المحتوى وتاريخ الصلاحية وشهادة الضمان وطريقة الاستعلام وسوف يتبعون في ذلك أساليب موحدة ومبسطة حتى يجعلون منتجاتهم أسهل في المقارنة وأكثر تنافسية، وسوف يصبح المستهلك في وضع تفاوض Bargaining أفضل لإلمامه بظروف السوق. وسوف تقل الممارسات السوقية التقليدية مثل الإعلان التحريضي الذي يركز على الشكل لا الجودة، مثل التمييز السعري الذي يستغل جهل المستهلك بظروف السوق وغيرها الممارسات (الغرر والجهالة) وكل ذلك يعني أن التجارة الإلكترونية سوف توفر كماً هائلاً من المعلومات والبيانات الكافية بالنسبة للبائعين والمشترين عن أحوال وظروف السوق، ومن ثم تتوافر المعرفة التامة والكاملة بأحوال السوق، وبذلك يتحقق الافتراض الرابع لسوق المنافسة الكاملة.

ونظــراً للوفرة الهائلة للمعلومات من المنتجات المختلفة والعدد الكبير للبائعين المتنافسين تقوم بعض المواقع المتخصصة بعمل مقارنة تفصيلية وتصفية المواقع الأقل سعراً والأجود من حيث خدمات ما بعد البيع ومثال ذلك Mysimon.com.

ممـــا ســبق، يتضح أن التجارة الإلكترونية ساعدت على تحقيق الافتراضات الأساسية لسوق المنافسة الكاملة، وهذا يعني أن التجارة الإلكترونية حولت شكل السوق النظري إلى حالة عملية من المنافسة الكاملة أو المنافسة الاحتكارية.

القسم الرابع: أثر التجارة الإلكترونية عل أسواق خدمات عناصر الإنتاج:

لا يــتوقف تأثير التجارة الإلكترونية على أسواق السلع والخدمات بل يمتد أثرها على أســواق خدمـــات عناصـــر الإنـــتاج. وسوف نركز في هذا القسم على تأثير التجارة الإلكترونية على سوقي العمل ورأس المال.

أ- أثر التجارة الإلكترونية على سوق العمل:

كمـــا ذكـــرنا ســـابقاً فـــإن التجارة الإلكترونية سوف تعمل على اقتراب أسواق السلع والخدمـــات في الدول النامية من سوق المنافسة الكاملة، وكذلك فإن أول تأثير للتجارة الإلكترونـــية علـــى أسواق خدمات عناصر الإنتاج في هذه الدول هو الاقتراب بها من نمـــوذج الأسواق الكاملة. وهذا لا شك أثر إيجابي سوف يؤدي بدوره إلى زيادة كفاءة ســـوق العمل في هذه الدول من ناحية، وتطوير كفاءة عنصر العمل من ناحية أخرى. كما يتضح ذلك مما يلي:

١- زيـــادة كفاءة أسواق العمل في الدول النامية: من المعروف أن أسواق العمل في الدول النامية تتسم بنقص المعلومات وعدم تنظيمها فلا يمكن لأصحاب الأعمال أن يفحصوا كل طلبات العمل المعروضة عليهم ويتفاوضوا مع هذه العمالة، كما لا يتوافر لدى الباحثين عن عمل معلومات كافية عما هو متاح من مواصفات للوظائف الشاغرة. ممـــا لا شـــك فـــيه أن الـــتجارة الإلكترونية سوف تفتح قنوات لتحسين الاتصال بين أصـــحاب الأعمال والعمال في الدول النامية مما يؤدي إلى حدوث مكاسب اجتماعية، ولكن يبدوا أن هذه المكاسب لن يستفيد بها الجميع، بل يرجح أن يسود عدم العدالة في توزيعها. وطبقاً لنظرية سوق العمل من المفترض أن انخفاض تكلفة البحث عن وظيفة

سيؤدي إلى زيادة الإنتاجية، لأن كل من العمال وأصحاب الأعمال سيمكنهم من القيام بالتشغيل بشكل أسرع وأكثر ملائمة للعامل وللوظيفة، ومن ثم يتحقق التخصيص الأمثل للعمالة في الوظائف المختلفة وستزيد كل من الإنتاجية الكلية والأجور. كما أن زيادة ارتباط العامل بالوظيفة سيؤدي إلى زيادة حجم الإنتاج وبالتالي مستوى الأرباح والأجور.

ومن ناحية أخرى فإن التجارة الإلكترونية نتيجة للتحرر من قيود المكان فإنها ستوسع أسواق العمل فيما بين الدول النامية بعضها البعض وبين دول العالم كله، مثلما ستوسع من أسواق السلع والخدمات فيحدث التكامل الجغرافي، ويعاد توزيع العمل وفقا للفروق الأجرية مما يقلل من تكاليف الأجور، ويزداد التقارب في أجور المهارات المتماثلة في مختلف الأماكن، وهذا من شأنه أن يرفع من كفاءة أسواق العمل في تخصيص عنصر العمل بين الاستخدامات المختلفة.

٢- **تطوير كفاءة عنصر العمل:** أن استخدام تكنولوجيا التجارة الإلكترونية وما يترتب عليها من إفصاح عن خصائص الوظائف الشاغرة، سوف يدفع العمال بصفة مستمرة إلى تطوير مهارتهم الإنتاجية، واتجاههم للتخصص في الوظائف ذات العائد الأعلى مما يترتب عليه استمرارية التدريب والتعليم بين فئات العمال المختلفة. فمثلا في ظل الأسواق التقليدية قد يحافظ أصحاب الأعمال على ما لديهم من عمالة حتى لو كان مستوى أدائها أقل من المطلوب تفاديا لتكاليف البحث عن عمالة جديدة، ولكن مع ارتفاع الأداء في أسواق العمل بفعل الوسائل الإلكترونية الحديثة فإن أصحاب الأعمال يستطيعون دائما الوصول إلى العمالة ذات المواصفات المطلوبة دون تكاليف تذكر، وبالتالي فإن ذلك يضع عبئا مستمرا على العامل لتطوير نفسه والارتقاء بمستوى مهارته، وعليه فإن وسائط التجارة الإلكترونية تحسن من مستوى أداء أسواق العمل في الدول النامية وترفع درجة المنافسة فيها، الأمر الذي يؤدي إلى إعادة تخصيص العمال بصفة مستمرة وفقا للمهارات النسبية المختلفة. وهذا كله ينعكس في حدوث تطوير مستمر في كفاءة عنصر العمل من خلال التعليم والتدريب والتأهيل.

ب- أثر التجارة الإلكترونية على سوق رأس المال:

لعل من أهم آثار التجارة الإلكترونية على الأسواق هو تأثيرها على سوق رأس المال نظرا لحساسية هذا السوق للتقدم التكنولوجي في شبكة المعلومات. ويعرف سوق رأس المال بأنه السوق الذي يتم فيه تبادل رؤوس الأموال النقدية من الوحدات ذات الفائض (المدخرين) والوحدات ذات العجز (المستثمرين)، ويتم ذلك من خلال إصدارات الأسهم والسندات طويلة الأجل. وهذا السوق على درجة عالية من الأهمية لتنشيط الاستثمار ومن ثم النمو الاقتصادي. ومن أهم مشاكل أسواق رأس المال في الدول النامية هو نقص المعلومات على جانب الوحدات ذات الفائض (المدخرين) حيث تزيد درجة المخاطرة في هذه الأسواق نتيجة نقص المعلومات والبيانات عن طبيعة الاستثمار والقائمين به وعوائد الاستثمار المختلفة، وعادة ما ينشأ عن نقص المعلومات ما يسمى بالاختيار الخاطئ Adverse selection حيث إما أن تقع الاستثمارات في أيدي غير أمينة أو غير واعية يحرم منها ذوي الاستثمارات الجادة والذين يكونون أكثر تحفظا في طلب رؤوس الأموال، ولذلك نجد أن من أهم سمات أسواق المال في الدول النامية هو ضيق حجم هذه الأسواق رغم وجود مدخرات كافية، والسبب في ذلك هو إحجام المدخرين عن الاستثمار في بلادهم نتيجة ارتفاع المخاطر الأخلاقية Moral Hazards والتي تتمثل في عدم وجود متابعة دقيقة للمستثمرين والذين قد يسيئون استخدام الأموال في مجالات عالية المخاطرة وتعرض مصالح المدخرين للخطر ولذلك يفضل المدخرون في الدول النامية استثمار أموالهم في الخارج حيث تقل بدرجة كبيرة مثل هذه المخاطر نتيجة لتوافر المعلومات وسهولة المتابعة والتدقيق.

ولذا فإن الوسائط الإلكترونية تمكن إلى حد كبير من تقليل المخاطر الأخلاقية والاختيارات الخاطئة وذلك لما تقدمه من معلومات سهلة ورخيصة عن أسواق رأس المال، وتدني إلى حد كبير تدخل العنصر البشري في الوساطة المعلوماتية، والتي قد يشوبها كثير من التحيز وعدم الدقة، الأمر الذي يزيد من الثقة في التعاملات في أسواق رأس المال بين المتعاملين من داخل الدول النامية أو من خارجها ويعيد إلى أسواق الدول النامية قدرا هائلا من الأموال المهاجرة إلى الخارج، ويمكن إجمال الآثار المترتبة على أسواق رأس المال من جراء التجارة الإلكترونية فيما يلي:

١- زيـادة فاعلية بورصات الأوراق المالية في الدول النامية: أصبحت عمليات البورصة أحد تطبيقات التجارة الإلكترونية، حيث يتم من خلالها إبرام عمليات الشراء والبـيع لـلأوراق المالية المتداولة في البورصة. كما تساعد التجارة الإلكترونية على إمكانـية الحصول على المعلومات عن الأوراق المالية المتداولة في البورصة وإصدار أوامـر البـيع والشـراء للسماسرة والوسطاء وقبض أو سداد ثمنها إلكترونياً، ونشر البـيانات المـتعلقة بصـناديق الاستثمار من خلال مواقع Websites تخصص لهذا الغـرض. كمـا تقـدم الشبكة معلومات تفصيلية عن الأوراق المالية المعروضة في البورصة وتطور أسعارها. وكذلك توفر التجارة الإلكترونية معلومات مالية واقتصادية عـن الشركات التي تصدر هذه الأوراق المالية والقوائم المالية المتعلقة بها. وهذا يعني أن التجارة الإلكترونية تعطي مرونة كبيرة من خلال ما توفره من تعاقدات وأوامر بيع وشـراء من خلال البريد الإلكتروني وتوفير معلومات لا يستطيع السماسرة في أغلب الأحيان توفيرها عن الأوراق المالية التي يرغب فيها المستثمرين.

وقـد أدى ظهـور الـتجارة الإلكترونـية وشبكة الإنترنت واستخداماتها في معـاملات البورصـة إلى ظهور التقرير المالي الإلكتروني كأداة للعرض والإفصاح مكمـلاً أو ملحقاً للعرض والإفصاح التقليدي وهو وسيلة نشر تقارير فورية أقل تكلفة، وسـيلة اتصـال بعـدد كبير من المستخدمين وتوفر الوقت الذي يستغرقه مستخدموا المعلومـات ويستفيد من كل تقدم في مجال تكنولوجيا الإنترنت والبرمجيات، ولما يتيح فرصـة دمج أقسام عديدة من التقارير المنشورة على الشبكة مع العديد من المعلومات الأخـرى المـتعلقة بهـا في مواقع أخرى، ومن ثم إجراء المقارنات ودعم القرارات. والتقرير الإلكتروني أكثر قدرة على الوصول لقطاعات واسعة من المستخدمين لم يكن في المقدور الوصول إليهم من قبل وهذا التقرير أكثر قدرة على توسيع نطاق مضمون الإفصاح بشكل كبير عن ذي قبل.

ويتضـح ممـا سبق أن التجارة الإلكترونية ساهمت في زيادة دور بورصات الأوراق المالية في الدول النامية بما وفرته من معلومات وبيانات وتقارير عن الأوراق المالية المتداولة في هذه الأسواق.

٢- اتساع نطاق أسواق الأوراق المالية في الدول النامية: تقدم التجارة الإلكترونية وشبكة الإنترنت كم هائل من المعلومات وتنوع كبير في البيانات المعروضة تعكس آخر التطورات في الأسواق العالمية مثل شبكة داو جونز التي تقدم المعلومات في مجال البورصات وأسواق المال (مرقص، ١٩٨٨: ١١) وتقدم بشكل تحليلي ١٨٠٠ نشرة على الخط المباشر. وعرض البيانات من خلال الشبكة يحقق المنافسة ويزيد من رشد المستثمرين من خلال البيانات والمعلومات التي توفرها الشبكة وكل ذلك يساعد على اتساع نطاق أسواق الأوراق المالية في الدول النامية ويحد من عمليات المقامرة في البورصة (مرقص، ١٩٩٩: ١٤). كما أن ربط بورصات الأوراق المالية للدول النامية بشبكة الإنترنت سوف يحقق لها الاستقرار خاصة إذا انخفضت الاستثمارات الأجنبية فيها كما يحدث في بعض الأحيان، وسوف يسهم ذلك إنشاء الشركات العربية المشتركة ويجذب الفوائض والاستثمارات العربية إلى هذه البورصات، مما يحقق في النهاية اتساع نطاق أسواق الأوراق المالية، وفضلاً عن زيادة الثقة في الأوراق المالية المتداولة في هذه الأسواق مما يساعد على تداولها في البورصات العالمية بشكل أكبر (مرقص،٢٠٠٢: ١٤) .

ويتضح مما سبق أن انتشار التجارة الإلكترونية في الدول النامية ساعد على اتساع نطاق أسواقها المالية وزادت كفاءتها وفاعليتها في جذب رؤوس الأموال الأجنبية، ويترتب على ذلك العديد من المزايا لهذه الأسواق أهمها:

١- سرعة إبرام المعاملات من خلال الشبكة وهي سمة يتطلبها التعامل في أسواق رأس المال، وذلك من خلال إجراءات أقل وأكثر بساطة من الأساليب التقليدية وكذلك الوفر في التكلفة.

٢- سهولة الحصول على البيانات والمعلومات عن الأوراق المالية المتداولة في البورصة بما يمكن من اتخاذ قرار الاستثمار المناسب.

٣- توفير قدر كبير من الشفافية التي يجب أن تتوافر في أسواق رأس المال.

٤- إمكانية نشر ثقافة البورصة ومفاهيمها وقواعد التعامل بها وتشجيع الاستثمار فيها من خلال الشبكة المعلوماتية، وكذلك عرض الاتجاهات الاقتصادية والتنبؤات

المالــية العامــة والخاصة التي تؤثر في مستقبل الأنظمة المالية وأسعارها وهذا الأمر لا يتوافر في الأساليب.

٥- وضــع حـد للمقامرات والحد من التلاعب في الأسعار أو السيطرة عليها بواسطة فرد أو مجموعة نظراً للاتساع الذي تكلفه الشبكة للأسواق والإعلان الملائم مما يجعل أسعار الأوراق المالية تعبر عن قيمتها الحقيقية بدقة.

القســم الخامس: أهم المشاكل التي تواجه التجارة الإلكترونية في الدول النامية:

أدركــت الــدول النامــية أهمية الدخول إلى عصر التجارة الإلكترونية وزيادة قدرتها التنافســية والوصــول إلى المستهلك العالمي أينما كان عن طريق التجارة الإلكترونية ووضــع الضوابط الفنية والتشريعية والاقتصادية والمعلوماتية اللازمة، وتوفير الحماية اللازمــة للمعلومــات المتــبادلة إلكترونياً من خلال شبكة الإنترنت حتى يمكن تدفق المعلومات بين الدول النامية بعضها وبين دول العالم المتقدم ولكي تستفيد الدول النامية مــن التجارة الإلكترونية بكفاءة يجب التعرف على المشاكل والمعوقات التي قد تقابلها حــتى تســتطيع تحديد المتطلبات الفنية لمحاولة حلها وتذليل أي عقبات جديدة محتملة علــى مســتوى الــدول النامــية، وفيما يلي عرض لأهم المشاكل المرتبطة بالتجارة الإلكترونية للدول النامية.

أ- المشاكل الفنية التكنولوجية للممارسة التجارة الإلكترونية: وتتمثل في:

١- المخاطــر التــي يتعرض لها العميل: وتشمل النصب والاحتيال والسطو على المعلومــات الخاصــة بالعميل، فهناك إمكانية السطو على المعلومات المتعلقة ببطاقة الائتمان الخاصة بالعميل والاستيلاء على أمواله، فقد لا يكون من السهل على الكثيرين مــن العمــلاء أن يتبيــنوا ســرقة بطاقاتهم أو على الأقل قد لا يكتشفوا ذلك بالسرعة المطلوبــة كمــا أن إجراءات تصحيح الحساب الائتماني لدى البنك وقد تأخذ وقتاً ليس بالقصــير، وقــد يتحمل صاحب البطاقة خلاله قدراً لا بأس به من المعاناة (Coates and Ponorrise, 1988: 22-25) وقــد يصــل النصــب الاحتيال لأصحاب الدهاء

الإلكتروني لسرقة التوقيع الإلكتروني للعميل واستخدامه لأغراضهم الشخصية في تزييف المراسلات والمكاتبات والتعاملات المالية، وكذلك من المخاطر التي يتعرض لها العميل إفشاء المعلومات الخاصة به.

٢- **المخاطر التي قد يتعرض لها صاحب الموقع على الإنترنت:** تواجه الشركات التي تمارس الأعمال التجارية وعقد الصفقات المختلفة إلكترونياً عن طريق الإنترنت مشكلات عديدة مثل تعرض البيانات للتخريب والتدخل والتشويش على الموقع وتحوير واستبدال البيانات. وبالإضافة إلى ذلك قد يتعرض مواقع الشركات لفيروس يعمل على تخريب الأجهزة بجانب تخريب البيانات والبرامج واختراق الخطر على بعض المعلومات أو إنزالها من الموقع بطريقة غير مرخص بها. وكذا اختراق طرف ثالث للاتصال بين طرفين، إما للسطو على المعلومات أو تغيرها أو إتلافها أو لتخريب الجهاز من خلال بث فيروسات (MC Guire and Roser, 2000) .

٣- **مشاكل الفقر المعلوماتي والمعرفي والتعامل بلغات مختلفة:** وتعد هذه المشاكل من أهم وأخطر المشاكل الفنية، وقد نتجت عن التباين الكبير في مستوى الدول المتقدمة والنامية مما أدى إلى ظهور نوع جديد من الفقر بالإضافة إلى الفقر المادي مما يثير مشكلات اجتماعية يجب دراستها ومحاولة إيجاد حلول ملائمة لها، ونخص هنا مشكلات عدم الإلمام باللغات المختلفة مما يثير صعوبة في التعامل مع برامج التجارة الإلكترونية الموجودة على الوسيط الإلكتروني.

٤- **مشكلة التأكد من صحة البيانات والمعلومات في التجارة الإلكترونية:** تحظى هذه المشكلة باهتمام كبير في الوقت الحالي، ويتم تسجيل أنشطة الأفراد عن طريق بطاقات الائتمان وغيرها من أنظمة متابعة نشاط الأفراد. وبالطبع يجب ألا تتعارض التشريعات المرتبطة بالخصوصية مع مقتضيات الأمن القومي والعالمي. كما يجب أن تكون هناك بعض الضوابط على المعلومات والمعارف التي تتاح على شبكة الإنترنت وقد حاولت بعض الدول إصدار التشريعات الخاصة بوضع ضوابط على ما يتاح على شبكة الإنترنت مثل قانون الاتصالات المهذبة في الولايات المتحدة الأمريكية، ولذا

يجب على الدول النامية أن تبدأ في دراسة التعاليم والسلوكيات العلمية والتكنولوجية التي تتسارع بشكل كبير في الوقت الحالي (معهد التخطيط القومي، ٢٠٠٢: ٤٦).

٥- مشكلة غياب المستندات الورقية في التجارة الإلكترونية: حيث يمكن إتمام أي صفقة تجارية كاملة بدءاً من التفاوض على الشراء والتعاقد ودفع قيمة البضاعة واستلامها إلكترونياً دون تبادل مستندات ورقية على الإطلاق في حالة السلع القابلة للترقيم مما يثير مشكلة إثبات صحة التوقيعات والحفاظ على حقوق الملكية الفكرية والوفاء بالنقود الإلكترونية وذلك لضمان كل من أطراف المعاملات لحقوقه وعدم تعرضه للغش والتدليس (العيسوي، ٢٠٠١: ٢٢)، إلا أنه توجد مبادرة للأمم المتحدة لاعتماد المستندات الإلكترونية وقبول التوقيع الإلكتروني وحجيته قانونياً وقضائياً، واقترحت نموذجاً لقانون التجارة الإلكترونية واستفادت منه بعض الدول، إما بتطبيقه مباشرة أو تطوير تشريعاتها القائمة للاستفادة من الصيغة التي اقترحتها النظم الدولية.

ب- المشاكل الاقتصادية والاجتماعية لممارسة الإلكترونية: وتتضمن:

١- مشكلة الأمية وانخفاض مستويات الدخول: فمما لا شك فيه أن البلاد النامية تعاني من ارتفاع نسبة الأمية وانتشار الجهل والتخلف، ويرجع ذلك بصفة أساسية إلى انخفاض مستويات الدخول، الأمر الذي ينعكس في انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة التسرب من التعليم الأساسي، وكل هذه العوامل تعد أهم المسئولة عن تأخر النامية وتخلفها في الاستخدام الأمثل للتجارة الإلكترونية الإنترنت.

٢- مشكلة عدم العدالة الاجتماعية: أفرزت التجارة الإلكترونية منتجات وخدمات عديدة وفي غاية الأهمية حتى الآن، ولكن هناك العديد من الأفراد في بعض الدول النامية لا يستطيعون الوصول إلى هذه المنتجات والخدمات وذلك بسبب الفقر، وهذا يعني أن التجارة الإلكترونية سوف تعمل على توسيع الفجوة بين الأغنياء والفقراء مادياً ومعلوماتياً.

٣- مشاكل التعاملات الضريبية والجمركية: توجد العديد من المشاكل الضريبية والجمركية بين الدول النامية التي يتم بينها إتمام الصفقات الإلكترونية. والأمر الذي

آثار أي منهما أحق في فرض الضريبة، كذلك من أهم المشاكل المترتبة على ممارسة التجارة الإلكترونية أنها تجعل مهمة الحكومات في تحصيل الضرائب أصعب بكثير عن ذي قبل (معهد التخطيط القومي، ٢٠٠٢: ٤٨). **ومن أهم هذه الصعوبات ما يلي:**

أ- الطابع العالمي للتجارة الإلكترونية يحرم نظم الضرائب من الأساس الجغرافي الذي قامت عليه حيث يقترن دفع الضرائب بالحدود الجغرافية للدولة. وتوجد صعوبة في تحديد النطاق الجغرافي الذي تخضع له المعاملة ضريبياً فقد يشتري العميل في دولة (أ) سلعة عبر الإنترنت من شركة موجودة في دولة (ب) وتسلم السلعة إلى فرع تابع للعميل في الدولة (ج) فأي ضريبة تنطبق في هذه الحالة.

ب- تتيح التجارة الإلكترونية حرية التنقل للشركات والأفراد من بلد إلى آخر ذات معدلات ضريبية أقل أوتعفي التعاملات الإلكترونية من الضرائب.

ج- صعوبة حصر التعاملات والتعاقدات الإلكترونية وإثباتها.

٤- **المشاكل المتعلقة بالتعاملات المصرفية للتجارة الإلكترونية:** عندما تتسوق عبر الإنترنت تدفع ثمن مشترياتك بأحد وسيلتين وهما:

١- **الوسيلة التقليدية:** التي تتمثل في استخدام بطاقة الائتمان لسداد ثمن المشتريات وظهرت لهذه الوسيلة مشكلة سطو اللصوص على بياناتها والتعرض لسرقة أموالهم سداداً لمشتريات لم يقوموا بها أصلاً.

٢- **النقود الإلكترونية:** وهي مصممة لأغراض مخصصة وأنها ذات استخدامات محدودة نسبياً، فضلاً عن أنها لا تتمتع بصفة القبول العام وهي الخاصية المميزة للنقود التقليدية.

جـ- المشاكل القانونية والتنظيمية لممارسة التجارة الإلكترونية:

إن توفير بيئة قانونية وتنظيمية أمر ضروري للتجارة الإلكترونية واستقرار المعاملات فيها، وشيوع الثقة بين الأطراف الداخلة فيها وإعادة تخطيط أعمالها وزيادة القدرة التنافسية. ومن أهم المشاكل القانونية والتنظيمية ما يلي:

١- مشـكلة حقـوق الملكـية الفكـرية: وتحظى مشكلة الملكية الفكرية والحماية القانونـية لمحتويات قواعد البيانات ومشكلة العقود الإلكترونية باهتمام كبير في الوقت الحالي نظراً للطبيعة الخاصة بكل ما يتعلق بتكنولوجيا المعلومات وتطبيقاتها في إطار مجـتمع المعلومـات. ويـري الـبعض ضـرورة وجود توازن بين مصلحة منتجي ومسـتهلكي المعلومات وضرورة الاهتمام بموضوع حقوق المستخدمين في الوصول إلى المعلومات العامة المتاحة على الشبكات والوسائط الإلكترونية الأخرى .

٢- مشكلة خصوصية المعلومات: ازدادت مشـكلة الخصوصية والأمان بعد انتشار الحاسـبات وشـبكة الإنترنـت وتعددت استخداماتها المختلفة فهناك بيانات كثيرة عن الأفـراد فـي قواعد البيانات المختلفة ، ويتم تسجيل أنشطة الأفراد عن طريق بطاقات الائـتمان وغيرها من أنظمة متابعة الأفراد مثل الوكيل الذكي (معهد التخطيط القومي، ٢٠٠٢: ٥٠) بالطـبع يجـب أن لا تـتعارض التشريعات المرتبطة بالخصوصية مع مقتضيات الأمن القومي والعالمي .

٣- مشـكلة مصداقية المعلومات: من المشاكل التي تواجه سير التجارة الإلكترونية واستقرار المعاملات فيها مصداقية المعلومات أو ما يسمى بتكنولوجيا الإقناع (www. Captology. Org) وتعمـل بعـض تطبـيقات الحاسـبات على التأثير على مواقف الأشـخاص أو تغيـير سـلوكياتهم بشـكل محدد مسبقاً ، ويجب أن تراعي تطبيقات تكنولوجـيا الإقـناع الجوانـب الأخلاقية سواء من ناحية الدوافع أو القيم المستخدمة. ويرتـبط ذلك بضرورة التأكد من مصداقية ما يتاح على الشبكات من معلومات، حيث أن هناك أشكالاً مختلفة للمصداقية المفترضة (مصداقية أهل الثقة) أو مصداقية السمعة أو المصداقية السطحية أو مصداقية أهل الخبرة (غنيمي ، ٢٠٠١: ١٨٧) .

القسم السادس: نتائج البحث:

تناولت هذه الدراسة التجارة الإلكترونية وآثارها على هيكل أسواق الدول النامية وذلك باسـتعراض مفهوم التجارة الإلكترونية وهيكل السوق، ثم تلا ذلك توضيح أثر التجارة الإلكترونـية علـى أسواق السلع والخدمات في الدول النامية وأسواق خدمات عناصر الإنتاج. ومن أهم النتائج التي تم التوصل إليها في هذه الدراسة ما يلي:

١- تتباين مفاهيم التجارة الإلكترونية من وجهة نظر الخبراء، حيث لا يوجد مفهوم عام متفق عليه ، ولكننا نري أن أنسب المفاهيم للاستخدام في الدول النامية هو أنها " استخدام الأساليب الإلكترونية الحديثة في إنجاز المعاملات التجارية، وهي منظومة متكاملة من الوسائط الإلكترونية تعمل في تكامل مع بعضها البعض". وممارسة الدول النامية للتجارة الإلكترونية وفقا لهذا المفهوم يمكنها من فتح قنوات اتصال مباشرة بينها وبين العالم باستخدام وسائل الاتصال الإلكتروني، فضلا عن حصولها على المعلومات من أفضل الأسواق بما يساعد على زيادة قدراتها الإنتاجية .

٢- المفهوم الحديث للسوق يتمثل في أنه عملية منظمة يتمكن من خلالها البائعون المشترين من تبادل السلع والخدمات باستخدام أي وسيلة للدفع. والسوق بهذا المفهوم يخرج عن حيز المكان الذي ارتبط به تقليديا، مما انعكس في انتقال السوق من المحلية إلى الإقليمية إلى العالمية. وزاد دور السوق في المجتمع الرأسمالي الحر في تجسيد الطابع القيمي والوظيفي .

٣- يعد سوقي المنافسة الكاملة والمنافسة الاحتكارية أفضل شكلين للأسواق من حيث أنهما يقتربان من تحقيق الكفاءة الفنية (المنافسة لكاملة) ويحققان درجة عالية من التقدم الفني من خلال المنافسة على التجديد والتطوير والتحديث ، ولذلك فإن أي اقتراب لأسواق الدول النامية من هذين الشكلين سيترتب عليه الارتقاء بمستوى الأداء السوقي حيث يزيد الإنتاج حتى أدنى نقطة للتكلفة المتوسطة فتتحقق الكفاءة الفنية في الإنتاج ، وتتوزع الموارد أفضل توزيع ممكن بما يحقق التخصيص الأمثل للموارد .

٤- من أهم آثار التجارة الإلكترونية على أسواق الدول النامية أنها تقربها من سوق المنافسة الكاملة أو على الأقل من سوق المنافسة الاحتكارية وأن لم يكن في صورتهما النموذجية فإنها تقربنا من شكل عملي من الشكل المثالي للأسواق ، وذلك بتحقيق الافتراضات الأساسية للمنافسة الكاملة في بيئة اقتصاديات الدول النامية، والتي من أهم مشاكلها نقص المعلومات والبيانات .

٥- لا يتوقف تأثير التجارة الإلكترونية على أسواق السلع والخدمات بل يمتد تأثيرها إلى أسواق خدمات عناصر الإنتاج فتؤثر على أسواق العمل في الدول النامية بما يؤدي إلى اتساعها فيما بين بعضها البعض وبين العالم كله ، فضلا عن زيادة كفاءة

سـوق العمل مما ينعكس في زيادة فاعلية ومرونة أسواق العمل في هذه الدول فضلاً عن تطوير كفاءة عنصر العمل من خلال عمليات التعليم والتدريب والتأهيل المستمرة.

٦- وتؤثر التجارة الإلكترونية على أسواق رأس المال في الدول النامية في زيادة دور بورصـــات الأوراق المالـــية بمـــا وفرت من معلومات وبيانات وتقارير عن الأوراق المالية المتداولة في هذه الأسواق مما يساعد على مزيد من تعبئة من مدخراتها، ورفع معـدل الادخـــار الـــذي تفـــتقر إليه الدول النامية وإزالة المخاطر الأخلاقية ومشاكل الاختيار العكسي، وكل ذلك يسهم في اتساع نطاق أسواق رأس المال في الدول النامية ويزيد من كفاءتها في جذب رؤوس الأموال الأجنبية .

٧- أن ممارســـة الـــدول النامية للتجارة الإلكترونية يثير العديد من المشاكل المتباينة الفنـــية والتكنولوجـــية والاقتصادية والاجتماعية والقانونية والتنظيمية والتي تفتح أبواباً واســـعة لأنمـــاط مـــن الأنشطة غير المشروعة ، الأمر الذي يستلزم ضرورة وضع مجموعـــة مـــن الضـــوابط الفنية والتشريعية والاقتصادية والمعلوماتية لتوفير الحماية والأمـــن اللازمـــن للممارســـة الفعالـــة لهذه التجارة بكفاءة وسهولة ويسر من جهة، ولتطوير البينة الأساسية للتجارة الإلكترونية في البلاد النامية من جهة أخرى .

المراجــع

المراجع الأجنبية

1- Coates, v. and Steven, "Digital Money: Electronic cash May Make" **The Futurist**, Vol. 32, No. b, 1998.
2- El-Arabi, N.S **"Analyzing the Economic Effects of the internet use in business with an Application to services sector"**, Alexandria University, 2002.
3- Greer, D.F, **"Industrial Organization and public policy,"** (2ed), Macmillan Publishing Co, 1984.
4- Mc Guire, B. L. and Roser, S. N, "Wath your Business should know About internet security" **Strategic Finance**, Nov. 2000.
5- Shehperd, W. G, **"The Economics of Industrial organization"**, Prentice-Hall, Inc, 1979.
6- WTO, **Annual your book**, 2000.
7- WWW.Captology.Org.

8- WWW.C4arab.com.
9- WWW.infosys.sy.com.
10- WWW.itu.int.
11- WWW.WTO.Org.

المراجع العربية

١- إبراهيم العيسوي: **التجارة الإلكترونية**، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، ٢٠٠١.

٢- أيمن سيد درويش: **المرجع الكامل لخدمات الإنترنت**، دار شعاع للنشر والعلوم، حلب – سوريا، ١٩٨٨.

٣- سمير سعد مرقص: الإنترنت مستقبل البورصة، **البورصة المصرية**، العدد ١٢٨، أكتوبر ١٩٩٩.

٤- سمير سعد مرقص: البورصة على الإنترنت، **البورصة المصرية**، العدد ٧٢، سبتمبر ١٩٩٨.

٥- سمير سعد مرقص: دور التجارة الإلكترونية في زيادة كفاءة وفاعلية أسواق رأس المال، بحث مقدم لمؤتمر: **التجارة الإلكترونية: الآفاق والتحديات**، المجلد الأول، الإسكندرية، ٢٥-٢٧ يوليو ٢٠٠٢.

٦- محمد أديب غنيمي: **مستقبل الحاسبات**، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، ٢٠٠١.

٧- محمد شريف توفيق، نعيم فهيم حنا: تنفيذ عمليات التجارة الإلكترونية والتحاسب الضريبي عنها، بحث مقدم لمؤتمر: **التجارة الإلكترونية: الآفاق والتحديات**، المجلد الأول، الإسكندرية، ٢٥-٢٧ القاهرة، يوليو ٢٠٠٢.

٨- معهد التخطيط القومي: **نحو استراتيجية للاستفادة من التجارة الإلكترونية في مصر**، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم ١٥٣، القاهرة، يوليو ٢٠٠٢.

الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١

نادر محمد إبراهيم

مقدمة

أولاً: "اتفاقية الوقود" في القانون الدولي للتلوث البحري.

يُعد نجاح إبرام "الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١"(١)، في لندن بتاريخ ٢٠٠١/٣/٢٣، تتويجا لجهودٍ اضطلعت بها المنظمة البحرية الدولية(٢) في إطار ما يُعرف بالنظام الدولي

---

(١) انظر:

Mayer (Andrew), "The New International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damages, 2001", ***Harbour and Shipping***, Vol. 86, No.1, January 2003, pp. 4-6; Boisson (Philippe), "L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par des soutes", ***Droit Maritime Français***, n° 618, septembre 2001, pp. 659-667; Kerr (Bill), "The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", ***The Singapore Shipping 3rd Maritime Law Seminar***, March 2003; Griggs (Patrick), "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", ***CMI News Letter***, No. 1, January/April 2001, pp. 11-15; Wu (Chao), "Liability and Compensation for Bunker Pollution"; retrieved from the Internet on June 20, 2003 at :<www.-cmsconsultant.com/pollution/papers/usuchao.pdf>.

(٢) "International Maritime Organization – L'Organisation Maritime Internationale". تُعد المنظمة البحرية الدولية بمثابة الراعي الأول للتنظيم القانوني الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، وهي منظمة دولية وتتبع الأمم المتحدة. ويعود التفكير في إنشاء هذه المنظمة في العصر الحديث إلى المؤتمر البحري الدولي المنعقد في واشنطون في عام ١٨٨٩، على أن الفكرة قد رفضت في ذلك المؤتمر لتخوف صناعة النقل البحري من التدخل الحكومي، مما قد يحد من حريتها في تلك الفترة. على أنّ فكرة إنشاء المنظمة عادت لتطرح نفسها مرة أخرى على الساحة الدولية عقب الحرب العالمية الثانية حيث نجح مؤتمر جنيف لعام ١٩٤٨ في إبرام اتفاقية إنشائها في ١٩٤٨/٣/٦، والتي نفذت في عام ١٩٥٨، وقد بدأت المنظمة عملها تحت مسمى The Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation، أي المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات وكانت الإشارة المختصرة إليها باصطلاح The IMCO، وتنطق بالعربية "إمكو"، ولقد تحولت المنظمة إلى اسمها الحالي منذ عام ١٩٨٢، والمختصر بالإنجليزية إلى IMO والمنطوق بالعربية "إيمو". ولقد تم تعديل اتفاقية إنشاء المنظمة في الأعوام: ١٩٦٤؛ ١٩٦٥؛ ١٩٧٤؛ ١٩٧٧؛ ١٩٧٩؛ ١٩٩١؛ ١٩٩٣. أنظر حول المنظمة موقعها على الإنترنت: <www.imo.org>.

للتعويض عن التلوث الناتج عن السفن، وهو النظام الذي بُدِأ في وضع أسسه عقب تداعيات حادثة ناقلة البترول "توري كانيون" "Torrey Canyon" لعام ١٩٦٧[(١)].

والعنوان الرسمي للاتفاقية محل الدراسة بالإنجليزية هو:

"The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001"

وبالفرنسية؛ فإن العنوان هو:

"La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute".

ومن هنا فإن الاتفاقية يُشار إليها اختصاراً باللغة الإنجليزية باصطلاح "Bunker Convention 2001"، واختصاراً برمز "BC"؛ أما الإشارة الموجزة باللغة الفرنسية فهي تجري على استخدام اصطلاح "La Convention des hydrocarbures de soute 2001".

وحيث إنّ كلمة "Bunker" تعني بالإنجليزية "مستودع وقود السفينة"؛ فإن

---

(١) فهي ناقلة بترول ليبيرية جنحت بالقرب من السواحل الإنجليزية في ١٩٦٧/٣/١٨، وهو ما أدى إلى تسرب زيتي تفاقم انتشاره بفعل العواصف، مما تطلب تدخل السلطات الإنجليزية بقصف الحطام للحد من خطورته والذي أدى إلى أضرار جسيمة بالسواحل الإنجليزية ثم الفرنسية. فلقد كانت السفينة تحمل ١٢٠ ألف طن من الزيت الخام، في حين أن زيت وقودها وحده قد بلغ ١٢,٣٠٠ طناً. ولقد نجم الحادث عن تصادم السفينة بأحد الصخور وهي تتحرك بسرعة ١٥ عقدة مما أدى إلى تسرب زيتي تلاه تحطمها أثناء عمليات تعويمها. ويُعد حطام التري كانيون أكبر حطام عرفته الإنسانية لسفينة. أنظر في وصف هذه الحادثة، بوجه خاص:

De La Rue (Colin) and Anderson (Charles B.), ***"Shipping and the Environment: Law and Practice"***, L.L.P., London and Hong Kong, 1998, pp. 11-12; Weiss (Jeffrey A.), "Maritime Disasters Through the Ages", ***Journal of Maritime Law and Commerce***, Vol. 32, No. 2, April, 2001, p. 233-234.

الاختصار الإنجليزي يمكن ترجمته إلى "اتفاقية مستودع وقود السفينة لعام ٢٠٠١"، وحيث إنَّ "hydrocarbures de soute" تعني بالفرنسية "زيوت مستودع وقود السفينة"؛ فإن الاختصار الفرنسي يمكن ترجمته إلى "اتفاقية زيوت مستودع وقود السفينة"؛ وبذلك فإن الإشارة المختصرة والمناسبة للاتفاقية يمكن أن تكون "اتفاقية وقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١"؛ إنه الاصطلاح الذي نخففه لأغراض هذه الدراسة إلى "اتفاقية الوقود".

ويتوافق إبرام اتفاقية الوقود مع المادة ١٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار، لعام ١٩٨٢، والتي تنص على أنَّ الدول يجب أن تتخذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بالإضافة إلى المادة ٢٣٥ من ذات الاتفاقية والتي تنص على أنه يجب على الدول، لغرض ضمان تعويض سريع وكافٍ فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، أن تتعاون في تطوير قواعد القانون الدولي ذات الصلة[1].

وبتدشين اتفاقية الوقود يتم استكمال ركنٌ أساسي في بنيان نظام المنظمة البحرية الدولية للتعويض عن التلوث البحري الناتج عن السفن؛ فاتفاقية الوقود تأتي مكملة للنظامين التاليين: نظام اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق، ونظام اتفاقية المواد الخطرة.

ويُقصد من اصطلاح "اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق"[2]، ما تم وضعه تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية من اتفاقيات دولية تُرسي المبادئ الأساسية في شأن المسئولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري بالزيت.

فلقد بدأت المنظمة البحرية الدولية مجهوداتها في شأن النظام الدولي للتعويض عن التلوث البحري برعاية إبرام "الاتفاقية الدولية في شأن المسئولية

---

(١) وهو ما أشارت إليه اتفاقية الوقود في ديباجتها. وأنظر بصفة عامة حول ما يمكننا وصفه بالقانون الدولي العام للتلوث: أحمد أبو الوفا، "تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث: مع إشارة لبعض التطورات الحديثة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٣، ص ٤٥-٨٧.

(٢) "CLC/Fund Conventions 1992 – CLC/Fonds Conventions 1992".

المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩"[١]، والموقعة في بروكسل بتاريخ ١٩٦٩/١١/٢٩، والتي يُشار إليها اختصـــارا باللغة الإنجليزية بعبارة "Civil

---

(١) ترجع أولى المحاولات الدولية في شأن مكافحة التلوث البحري من الزيت إلى عام ١٩٢٦، حيث تم التركيز على المحور "الوقائي" وذلك بمناسبة مؤتمر واشنطن، والذي عقد بناء على دعوة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا في ذلك العام، حيث انتهى المؤتمر إلى مشروع اتفاقية لمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيت البترول (أنظر: صلاح الدين عامر، "حماية البيئة إبان النزاعات المسلحة في البحار"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٣، ص ٨-٩). ولئن لم ينجح مؤتمر واشنطن لعام ١٩٢٦ بعدم توقيع أية دولة على اتفاقيته إلا أنّ مشروعها قد شكل ورقة عمل أثناء الإعداد لمؤتمر لندن لعام ١٩٥٤، حول ذات الموضوع، والذي نجح في إبرام "الاتفاقية الدولية حول منع تلوث البحر بالزيت"، والمعروفة باللغة الإنجليزية باصطلاح "OILPOL" وذلك اختصارا لاســـمها الرســـمي "The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil" (أنظر حول هذه الاتفاقية: صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ذات المكان). ولئن ركزت اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ على المحور الرقابي لمنع التلوث البحري، إلا أنها لم تكن معنية بالمسئولية المدنية الناتجة عن ذلك التلوث. وما لبث أن ثبت قصور اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ عقب عجزها في شأن تغطية التدابير الوقائية من التلوث بمناسبة حادثة الناقلة "توري كانيون" لعام ١٩٦٧. فلقد تأخرت إنجلترا في قصف حطام السفينة وإحراق ما تبقى من شحنتها لعدم وضوح حقها في هذا الشأن في ضوء اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤، والحال أن السفينة تحمل علم دولة أجنبية (ليبيريا)، فضلاً عن أن التدخل المطلوب كان في البحر العالي، في ظل غياب تنظيم دولي للمسئولية المدنية في شأن هذا التلوث في تلك المنطقة (أنظر: محمد السيد أحمد الفقي، "المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص٢). وهو ما أدى إلى تحرك الجهود الدولية نحو إبرام اتفاقيتين، الأولى وهي اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ بشأن التدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالبترول، وبروتوكولها المتعلق بالتدابير الضرورية لمنع التلوث (أنظر: أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي والبيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الخامس والأربعون، ١٩٨٩، ص ١١٠)؛ أما الاتفاقية الثانية فهي "اتفاقية المسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩" (والمشار إليها في المتن). ولقد حلّ محل اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤اتفاقية أكثر شمولا؛ إنها اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣، والمبرمة تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية في ١٩٧٣/١١/٢. على أنه وقبل دخول اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣ حيز النفاذ أثبتت الحوادث خلال الفترة ١٩٧٦-١٩٧٧ الحاجة إلى تعديلها، وهو ما تحقق بموجب بروتوكول أبرم في ١٩٧٨/٢/١٧، حيث تضُمن في ذات الوقت الاتفاقية الرئيســية (أستهدف من ذلك التعجيل بالنفاذ)؛ إنه البروتوكول الذي أثبت نجاحا دوليا منقطع النظير، وهو ما يشار إليه باصطلاح "MARPOL 73/78"، أي "ماربول ٧٨/٧٣"، وذلك اختصارا لكلمتي "Maritime Pollution"، على أنّ الاسم الرسمي للاتفاقية هو: "The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto". ولقد تأثرت القوانين الداخلية لمنع التلوث البحري وحماية البيئة، بحدود الموضوعات التي عالجتها اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤، واتفاقية ماربول لعامي ٧٨/٧٣، وتقصد بذلك الاقتصار على محوري المنع والوقاية دون التعويض.

"Liability Convention 1969"، أو "CLC Convention 1969" أي "اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩"، والتي دخلت حيز النفاذ، دوليا، في ١٩٧٥/٦/١٩. إنها الاتفاقية التي عاونت في أعمالها التحضيرية "اللجنة البحرية الدولية"[1] بدعوة من المنظمة البحرية الدولية.

ولقد تم استكمال اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، باتفاقية أخرى ألا وهي "اتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت"، والمبرمة أيضا في بروكسل بتاريخ ١٩٧١/١٢/١٨، وذلك تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية ومعونة اللجنة البحرية الدولية، وهي الاتفاقية المشهورة اختصارا باللغة الإنجليزية بعبارة "Fund Convention 1971"، أي "اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١". إنها الاتفاقية التي دخلت حيز النفاذ، دوليا، في ١٩٧٨/١٠/١٦، والتي استحدثت مشاركة مجتمع متلقي الزيت المنقول بحرا في تعويض ضحايا خطر هذا النوع من النقل. وبذلك تم تحقيق توازن المشاركة في تحمل عبء مخاطر هذا النوع من النقل بين الأطراف المستفيدة منه، أي ملاك ناقلات الزيت، من جهة، وملاك شحنة الزيت، من جهة أخرى[2].

ولقد أدى دخول اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ حيز النفاذ إلى إنشاء شخصية اعتبارية للإشراف على تنفيذها، مقرها في لندن، ويطلق عليها بالإنجليزية "IOPC Fund"[3]، وبالفرنسية "FIPOL"[4]، وبالعربية "الصندوق الدولي لتعويض

---

(١) بعكس المنظمة البحرية الدولية، فإن اللجنة البحرية الدولية "Comité Maritime International"، والمعروفة اختصارا "CMI"، تعد بمثابة اتحاد عالمي لجمعيات القانون البحري الوطنية، فهي ليست بمنظمة حكومات أو تجمع مهني، وهو الاتحاد الذي أنشئ في بروكسل ببلجيكا منذ عام ١٨٩٦. أنظر حول هذه اللجنة موقعها على الإنترنت: <www.comitemaritime.org>

(٢) ولا شك إن هذه المشاركة لن تجد أساسها مبررا في القواعد التقليدية للمسئولية المدنية سواء في النظام القانوني اللاتيني، أو نظام القانون العمومي Common Law. فملاك الشحنة لم يرتكب خطأ بنقله شحنته بحرا. فالأساس الوحيد لهذه المشاركة هو فكرة "ضمان" مخاطر صناعة النقل البحري للزيت من جانب الأطراف المستفادة منها، هذا على الأقل بالنسبة لملاك شحنة الزيت المنقولة بحرا. أنظر في ذلك: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٩٠.

(٣) "International Oil Pollution Compensation Fund"

(٤) "Le Fonds International d'Indemnisation pour les Dommages =

التلوث بالزيت".

ولئن كانت جمهورية مصر العربية من الدول التي انضمت إلى اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩(١)؛ إلا إنها قد قررت ألا تنضم إلى اتفاقية الصندوق(٢).

ولم يتوقف تطوير نظام اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق، فقد كشفت حادثة الناقلة "أمكو كاديز" "Amoco-Cadiz" لعام ١٩٧٨(٣) عن ضآلة التعويض وفقاً لهذا النظام، مما أدى إلى المطالبة برفع الحد الأقصى للتعويض، وهو ما تحقق بإبرام بروتوكولي لندن لعام ١٩٨٤(٤).

على أن تأخر نفاذ بروتوكولي عام ١٩٨٤ وإخفاق الولايات المتحدة

=du à la Pollution par les Hydrocarbures".

(١) أنظر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ بشأن الموافقة على الانضمام منشوراً مع نص الاتفاقية في الجريدة الرسمية، ٢٥ مايو ١٩٩٠، العدد ٢١.

(٢) وهو ما يعود إلى الخلاف حول المقصود من "تلقي أو استلام" الزيت والذي يترتب عليه الالتزام بالمساهمة المالية في الصندوق (الاشتراكات). فوفقاً للمادة ١/١٠ من اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ يلزم أن يكون الزيت منقولاً بحراً وأن يكون تلقيه أو تسلمه قد تم في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم دولة متعاقدة، أو تم في أي منشآت واقعة في إقليم الدولة المتعاقدة بعد تفريغه في ميناء أو محطة طرفية لدولة غير متعاقدة. ولقد فسرت جمعية الصندوق في دورتها غير العادية لعام ١٩٨٠ مفهوم الاستلام أو التلقي، فقررت: ١-عدم استبعاد التلقي في صهريج عائم في إقليم الدولة المتعاقدة؛ ٢- استبعاد النقل داخل الميناء، والنقل من سفينة لأخرى. ولقد رأى مدير الصندوق أن هذا التفسير يجعل الشركة العربية لخط أنابيب البترول (سوميد) تخضع للالتزام بالمساهمة المالية نتيجة تلقيها الزيت في العين السُخنة في البحر الأحمر بعد رحلة بحرية، على أنه لم يأخذ في الاعتبار أن ذلك التلقي يتم استثناءً لنقله البري إلى البحر الأبيض المتوسط وتسلميه في سيدي كرير لذات الناقل البحري، فهو في حقيقته نقلٌ من سفينة إلى أخرى. وهو ما استحق، وبحق، نقداً حاداً من الفقه المصري. أنظر في تفصيل هذا الموضوع: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٠٧-٣١١.

(٣) أنظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣١-٣٢.

(٤) وذلك في ١٩٨٤/٥/٢٦، أنظر حول هذين البروتوكولين: المرجع السابق، ص ٣٣-٣٤ كذلك: محمود سمير الشرقاوي، "القانون البحري"، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٢٣٨-٢٤٠.

الأمريكية في المصادقة على توقيعها عليهما[1]، قد أدى إلى إبرام بروتوكولين آخرين، في عام ١٩٩٢، تميزا بشروط نفاذ أقل قسوة، على الرغم من تأثرهما بالعديد من مضامين بروتوكولي عام ١٩٨٤[2]، وهو ما أدى إلى نجاح دخولهما حيز النفاذ في ١٩٩٦/٥/٣٠[3].

وبتعديل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢، ظهرت إلى الوجود شخصية اعتبارية جديدة لإدارة صندوق عام ١٩٩٢، وبدأ الحديث عن "IOPC Funds" أي "الصناديق الدولية لتعويض تلوث الزيت"، على أنه مع انسحاب دول صندوق عام ١٩٧١ منه لصالح صندوق عام ١٩٩٢ انتهى العمل باتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ في ٢٠٠٢/٥/٢٤[4].

وعلى الرغم من التطوير السابق لنظام اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ والذي كان يُأمل معه جذب الولايات المتحدة الأمريكية، وبالتالي ضمان عالمية تطبيقه، إلا أنَّ الآثار السلبية لحادثة الناقلة "إكسون فالديز" "Exxon Valdez"[5]،

---

(١) يُعد بروتوكولي عام ١٩٨٤ خلاصة تعاون الولايات المتحدة الأمريكية (وزارة النقل) والمنظمة البحرية الدولية، لتهيئة اندماج الولايات المتحدة الأمريكية في المنظومة الدولية للمسئولية المدنية. فلقد وقعت الولايات المتحدة الأمريكية على البروتوكولين في فبراير ١٩٨٥. أنظر بوجه خاص: جلال وفاء محمدين، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠١، خاصة ص ٤٧، وص ٥٠-٥١.

(٢) ولعلَّ من ذلك: الاتساع الجغرافي والذي شمل المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ وتوسيع مفهوم السفن الخاضعة للنظام الدولي لتشمل تلك التي تهيأ للقيام بنقل الزيت بالإضافة لناقلات الزيت؛ وتوسيع مفهوم الحادث ليشمل رحلة عودة السفينة فارغة؛ كذلك توسيع مفهوم الضرر ليشمل التهديد وليس مجرد ما يقع فعلاً؛ ورفع الحد الأقصى للمسئولية؛ والعدول عن الفرنك الذهبي إلى حقوق السحب الخاصة في تحديد المسئولية. انظر: جلال محمدين، المرجع السابق، ص ٤٧-٤٩.

(٣) وهو ما أدى في ١٩٩٧/٢/٢٠ إلى إنهاء العمل بالنظام العقدي الجماعي لتنظيم التعويض عن أضرار التلوث عن الزيت (والذي يطلق عليه الفقه الاتفاقات الإرادية الخاصة) والمتمثل في اتفاق توفالوب "TOVALOP" لعام ١٩٦٩، واتفاق "CRISTAL" لعام ١٩٧١. أنظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦-٨.

(٤) انظر حول ذلك موقع منظمة الصندوق على الإنترنت: <www.iopcfund.org/intro.htm>.

(٥) والتي لوثت أكثر من ألف كيلومتر من الشواطئ في الاسكا بالولايات المتحدة في =

أبعدت الولايات المتحدة عن هذا النظام، حيث قررت هذه الدولة أن تتبنى لنفسها نهجاً انفرادياً بإصدارها قانوناً داخلياً لهذا الشأن هو "Oil Pollution Act 1990"، أي "قانون التلوث بالزيت لعام ١٩٩٠"، والمعروف اختصاراً بـ "OPA 1990"، والذي تميز بأحكام تتفوق حتى على تلك التي وصل إليها نظام اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، بعد تعديله(١).

ولقد انضمت مصر، في ١٩٩٦/٥/٣، إلى بروتوكول ١٩٩٢ والمعدل لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، دون بروتوكول الصندوق لعام ١٩٩٢، حيث سبقت الإشارة إلى عدم كونها طرفاً في اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١.

وفي ظل الصياغة الواسعة للمقصود من ضرر التلوث "Oil Pollution Damage"، وذلك سواءً في اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق أو في قانون التلوث بالزيت الأمريكي؛ وتفاديا لاختلاف التطبيقات بين المحاكم المختلفة قررت اللجنة البحرية الدولية في عام ١٩٩١ تكوين مجموعة عمل أنيط بها القيام بدراسة مقارنة في هذا الشأن، وذلك بالتعاون مع جمعيات القانون البحري في الدول المختلفة، وهو ما كانت ثمرته "**دليل اللجنة البحرية الدولية في شأن ضرر التلوث بالزيت**"(٢)، والذي تم الانتهاء منه في أكتوبر ١٩٩٤.

= مارس ١٩٨٩ نتيجة تسرب ٣٨ ألف طن من الزيت. أنظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥١؛ دولارو واندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٥-٥٨؛ محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٨.

(١) أنظر بوجه خاص عن دراسة هذا القانون في الفقه العربي: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه؛ محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه. ولقد بلغت أهمية قانون التلوث بالزيت الأمريكي درجة أنه يحدد بداية مرحلة جديدة في تاريخ النظام القانوني للمسئولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت. فوفقا لروديير وبونتافيس يمكن رصد ثلاثة مراحل هامة في ذلك التاريخ، الأولى وهي مرحلة ما قبل نفاذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، في ٨٤/١٠/٦، ومرحلة ما بعد ذلك النفاذ إلى تاريخ العمل بقانون التلوث بالزيت الأمريكي. أنظر:

Rodière (René) et Du Pontavice (Emmanuel), ***"Droit maritime"***, 12ème éd., Dalloz, 1997, p. 153, note 2.

(٢) وهذه هي ترجمتنا لاسمه الرسمي "CMI Guidelines on Oil Pollution Damage". وهذا الدليل كما هو واضح من اسمه ليس باتفاقية دولية أو مقترح تشريع دولي، فهو مجرد دراسة مقارنة يستهدي بها القاضي محاولا الوصول إلى حلول موحدة دوليـة. أنظر حول نص =

وعلى الرغم من فضائل نظام اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق إلا إنهما قد اقتصرتا على معالجة التلوث الناتج عن النقل الصب للزيت، وهو ما لا يغطي كافة صور التلوث الناتج عن السفن، كما هو الحال في شأن التلوث الناتج عن شحنة غير زيتية للسفينة، أو التلوث عن زيت تحمله غير ناقلات البترول كوقود وليس كشحنة. وهو ما تطلب استكمال النظام الدولي الحالي باتفاقيات دولية إضافية، وهو ما تم بالفعل.

ففي شأن الشحنة غير الزيتية أبرمت "الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ١٩٩٦"[١]، والتي نشير إليها لاحقاً على سبيل الاختصار "باتفاقية المواد الخطرة"[٢]. أمّا الاتفاقية الثانية؛ فهي اتفاقية الوقود، وهي الاتفاقية التي نخصص لها هذه الدراسة.

والجدير بالذكر، إنّ جهود زيادة حدود المسئولية في كل من اتفاقيتي المسئولية والصندوق لم تتوقف حتى تاريخ إعداد هذه الدارسة[٣]. فبتأثير الأضرار الناتجة عن حادثتي الناقلتين "ناخودكا" "Nakhodka" (لعام ١٩٩٧) و"إريكا" "Erika" (لعام ١٩٩٩)[٤] تبنت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية، أثناء

= هذا الدليل، على = = الانترنت: <www.comitemaritime.org/cmidocs/rulesoil.html>

(١) أنظر حول هذه الاتفاقية:

Boisson (Philippe), "La convention SNDP de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses", *Droit Maritime Français*, n° 565, novembre 1996, pp. 979-985.

(٢) "HSN Convention – La Convention SNDP".

(٣) كما أن النظام الدولي لا يمنع الدول من استحداث تغطيات تكميلية أخرى، كما هو الحال في شأن كندا والتي استحدثت "Ship Source Oil Pollution Fund"، والمعروف اختصاراً "SSOP Fund"، وذلك كصندوق تعويض تكميلي للتلوث بالزيت الذي يقع في إقليم كندا، وهو الصندوق الذي يشارك في تكوينه متلقي الشحنات الزيتية في كندا. أنظر: ماير "Mayer"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤.

(٤) في ١٩٩٩/١٢/١٢ انقسمت الناقلة "إريكا" "Erika" إلى نصفين قرب السواحل الفرنسية في منطقة "Brittany"، وذلك أثناء نقلها لحمولة ٣٠ ألف طن من الزيت الثقيل، حيث انكسب منها حوالي ١٩,٨٠٠ طن. ولقد أدت الحادثة إلى تلوث ما يصل إلى ٤٠٠ كيلومتر من الشواطئ. أنظر حول هذه =

دورتها ٨٢ المنعقدة في الفترة من ١٦ إلى ٢٠٠٠/١٠/٢٠، تعديلاً على بروتوكولي المسئولية المدنية والصندوق لعام ١٩٩٢، بموجبه تمت زيادة حدود المسئولية إلى ما يقرُب من ٥٠ ٪، إنه التعديل الذي دخل حيز النفاذ في ٢٠٠٣/١١/١.

كذلك؛ فإنه في الفترة من ١٢ إلى ٢٠٠٣/٥/١٦ انعقد مؤتمرٌ دبلوماسي في لندن تبنى **"بروتوكول عام ٢٠٠٣ في شأن إنشاء صندوق تكميلي لضرر التلوث بالزيت"**، "The 2003 Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage". فبموجب هذا الصندوق تم استحداث إطار ثالث "third tier" للتعويض التكميلي بعد اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (وتعديلها في عام ١٩٩٢)، واتفاقية الصندوق لعام ١٩٩٢. وبذلك يتم التغلب على قسمة الغرماء "pro-rating payment of claims" والتي نتجت عن عدم كفاية التعويضات الحالية حتى بعد استكمالها بصندوق عام ١٩٩٢، وهو ما كان محل انتقاد في حادثتي الناقلتين إريكا لعام ١٩٩٩، وبرستيج لعام ٢٠٠٢. وكما هو حال صندوقي عام ١٩٧١ وعام ١٩٩٢، فإن ممول هذا الصندوق هو مجتمع متلقي الزيت المنقول بحراً.

ومن المعلوم، أن المشاركة في الصندوق التكميلي اختيارية، وهي مفتوحة للدول الأطراف في اتفاقية الصندوق لعام ١٩٩٢، ولقد فتح الباب للتوقيع على البروتوكول منذ ٣١ يوليو ٢٠٠٣[١].

= الحادثة أكثر تفصيلاً <www.iopcfund.org/erika.htm>.

(١) ويعود الفضل إلى ظهور فكرة الصندوق التكميلي إلى ردود الفعل الأوربية التي أعقبت حادثة الناقلة إريكا لعام ١٩٩٩، حيث ظهر اتجاه أوروبي نحو إنشاء صندوق تكميلي يقتصر تطبيقه على المياه الأوروبية، والمعروف "COPE Fund"، اختصاراً لعبارة " Compensation for Oil Pollution in European waters fund". على أنه بعد دراسة منظمة الصندوق لهذا الاقتراح، انتهى الأمر إلى تشجيع إنشاء هذا الصندوق لينطبق على مستوى عالمي. فلقد تم الانتهاء من مشروع البروتوكول تحت رعاية منظمة صندوق ١٩٩٢ في أكتوبر ٢٠٠١، وأحيل إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، والذي أحاله بدورة إلى اللجنة القانونية للمنظمة، والتي وافقت عليه كما أشرنا في مايو ٢٠٠٣.

ثانياً: أهداف اتفاقية الوقود.

بموجب ديباجتها، تعلن اتفاقية الوقود عن استهداف:

- اعتماد قواعد وإجراءات دولية "موحدة"[1] في شأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بسبب وقود السفن الزيتي[2].

- التخفيف من عبء إثبات خطأ التلوث، وذلك بتبني قرينة مسئولية في صالح المضرور، وهو ما عبرت عنه الاتفاقية بتبني مبدأ المسئولية الشيئية.

- وضع "تدابير تكميلية"[3] تضمن دفع تعويض كاف وسريع وفعال عن أضرار التلوث بسبب وقود السفن الزيتي.

ثالثاً: تاريخ اتفاقية الوقود.

يرجع الاعتناء بمشكلة المسئولية المدنية عن التلوث بسبب وقود السفن الزيتي إلى عام ١٩٩١[4]. فحتى ذلك التاريخ لم تكن المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن، ذات تنظيم شامل، حيث اقتصر التنظيم الدولي على اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق، وهو التنظيم الذي لم يغط من صور المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن سوى حالة التلوث الناتجة عن وقود ناقلات البترول أثناء رحلة نقلها للزيت.

وحيث إنّ المنظمة البحرية الدولية كانت ترغب، في عام ١٩٩١، في

---

(١) "uniform – uniforme".

(٢) وبذلك تندرج هذه الاتفاقية ضمن طرق التوحيد الدولي للقانون البحري، وهي تصل في حماسها التوحيدي كما سنرى لاحقاً إلى توحيد نظام المسئولية المدنية عن التلوث البحري في العلاقات الداخلية والدولية. انظر لاحقاً ص ٧٠.

(٣) "complementary measures – mesures complémentaires".

(٤) انظر: بوسون "Boisson"، المرجع السابق، ص ٦٦٠.

تطوير اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق، اقترح بعض ممثلي الدول الأعضاء أن يشمل ذلك التطوير تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن. على أنه ما لبث وأن تم تفضيل ترك هذا الموضوع لمباحثات خاصة نظراً لصعوبته(١).

وإذا كان المجتمع الدولي قد نجح في أن يحسن من نظام اتفاقيتي المسئولية المدنية والصندوق، وذلك بموجب بروتوكولي عام ١٩٩٢، والذي أصبح يغطي التلوث بوقود ناقلات البترول أثناء "رحلة عودتها فارغة" "ballast voyage"؛ إلا أنَّ ذلك قد أقتصر على ناقلات البترول.

كذلك، وأثناء مرحلة الإعداد لاتفاقية المواد الخطرة، والتي تم إبرامها في عام ١٩٩٦، اقترح البعض اعتبار وقود السفن الزيتي من قبيل المواد الخطرة، إلا أنَّ المنظمة البحرية الدولية قد استبعدت هذا الاقتراح، وذلك بعد مناقشة مطولة، حيث رأت استحقاقه لاتفاقية مستقلة يُعهد بالتحضير لها إلى لجنتها القانونية(٢).

وتعود الخطوة الفعلية لوضع تنظيم شامل للتلوث من وقود السفن إلى عام ١٩٩٤؛ ففي أثناء الدورة السادسة والثلاثين للجنة حماية البيئة البحرية(٣) بالمنظمة البحرية الدولية، تقدمت أستراليا باقتراح في هذا الشأن، حيث حظي بإجماع وأحيل إلى "اللجنة القانونية"(٤) للمنظمة(٥). ولقد تقدمت أستراليا باقتراحها إلى اللجنة القانونية في دورتها الثالثة والسبعين والمنعقدة في أكتوبر ١٩٩٥(٦).

وفي البداية لم تكن اللجنة القانونية متحمسة لوضع اتفاقية للوقود اكتفاءً

---

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) "The Marine Environment Protection Committee - Le Comité de la Protection du Milieu Marin".

(٤) "The Legal Committee - Le Comité juridique".

(٥) انظر: تشـــاو وي "Chao Wu"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١. وعلى الرغم من أن مقالة "وي" تتضمن تفاصيل تاريخية، إلا إنها تتضمن أخطاء مادية في أرقام دورات اللجنة القانونية لذا لزم التنويه.

(٦) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

بالحلول الوضعية الداخلية في شأن موضوعها[١]، على أن مثابرة أستراليا قد أدت إلى معاضدة ممثلي كندا، وفنلندا، والنرويج، وجنوب أفريقيا، والسويد، والمملكة المتحدة، خلال الدورة التالية للجنة القانونية، وهي الدورة الرابعة والسبعين، والمنعقدة في أكتوبر ١٩٩٦[٢]، حيث تم إقناع اللجنة بالبدء في وضع تلك الاتفاقية، حيث اكتملت المسودة النهائية في الدورة الحادية والثمانين، للجنة البحرية الدولية، والمنعقدة في مارس ٢٠٠٠[٣].

ولقد عرض مشروع اتفاقية الوقود على مؤتمر دولي انعقد في لندن في الفترة من ١٩ إلى ٢٠٠١/٣/٢٣، حيث تم التوقيع على الاتفاقية في اليوم الأخير للمؤتمر. ولقد حضر المؤتمر ممثلي سبعين دولة (منها جمهورية مصر العربية)، وستة عشر منظمة غير حكومية، حيث انتهت الأغلبية إلى تبني الاتفاقية مرفقاً معها ثلاث قرارات، حيث وقع على الوثيقة النهائية ٦٤ مفوضاً[٤]. ولقد فتح باب التوقيع على اتفاقية الوقود لبقية الدول منذ ٢٠٠١/١٠/١ وحتى ٢٠٠٢/٩/٣٠[٥]. ولم

---

(١) انظر: ألفرد بوب "Alfred Popp"، وهو رئيس اللجنة القانونية، ولقد كان في ذات الوقت رئيس المؤتمر الدبلوماسي لاتفاقية الوقود، وذلك بمناسبة تعليقه على تناول هذه الاتفاقية في مؤتمر اللجنة البحرية، في بوردو بفرنسا، في الفترة ١٠-٢٠٠٣/٦/١٢: CMI News Letter, No. 2, May/August 2003, p. 12.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر، خطاب الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية إلى المؤتمر الدبلوماسي والذي اعتمد الاتفاقية، والمذكور في المرفق رقم (١) ضمن مستند المنظمة البحرية الدولية رقم: LEG/CONF.12/RD/1، بتاريخ ٢٠٠١/٣/١٩. ومع ذلك فإن جرجز يشير إلى أنّ المسودة النهائية قد انتهت منها اللجنة القانونية في دورتها التالية (الثانية والثمانين) والمنعقدة في أكتوبر ٢٠٠٠. وبذلك ينتهي جرجز إلى أنّ الأمر قد تطلب من اللجنة القانونية مدة خمس سنوات، استهلكت سبع اجتماعات، وذلك من أجل الانتهاء إلى مشروع نهائي للاتفاقية. انظر مرجعه الذي سبقت الإشارة إليه، ص ١١. والجدير بالذكر أن باتريك جرجز "Patric Griggs" الإنجليزي الجنسية، هو رئيس اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International، (منتخب في ١٩٩٧/٦/١٤) انظر <www.comitemaritime.org>، وهو في ذات الوقت سكرتير وأمين صندوق الجمعية البريطانية للقانون البحري BMLA انظر <www.bmla.org.uk>.

(٤) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٠.

(٥) انظر: المرجع السابق، ذات المكان. والجدير بالذكر إننا لم نستطع أن نحصل على قائمة الدول الموقعة على الاتفاقية، على الرغم من مراسلاتنا المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن (حيث حصلنا فقط على نصوص الاتفاقيات)، وذلك في ظل خلو موقعها على الإنترنت من بيان في هذا الشأن.

يصدق على اتفاقية الوقود حتى الآن سوى أسبانيا، وجاميكا؛ وبذلك فإن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد حتى تاريخ دخول هذه الدراسة إلى الطبع.

رابعاً: مشكلة البحث.

تتعلق مشكلة هذا البحث باستكشاف أبعاد اتفاقية الوقود، توطئة لتحديد مدى ملاءمتها لمصلحة مصر، وبالتالي مثيلاتها من دول المتضررين من التلوث، وذلك مع الأخذ في الاعتبار بنظامها القانوني للمسئولية المدنية والقانون المقارن في هذا الشأن. فلئن كانت مصر من الدول التي لا تمتلك أساطيل ذات بال؛ إلا إنها معنية بالاتفاقية من حيث كونها من الدول الأكثر عرضة لمخاطر التلوث، وذلك لتواجدها في مسار الرحلات البحرية الدولية، فهي تتمتع بسواحل شاسعة على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر؛ كما إنها تتميز بقناة السويس، شريان التجارة الدولية.

ولا يغيبن عن الذهن، إنَّ اتفاقية الوقود سوف تزيد من التكلفة التشغيلية للأساطيل البحرية نتيجة ما تتطلبه من تغطية تأمينية إجبارية، في حين أن مثل هذه التغطية غير منتشرة في العصر الحديث في غير مجال ناقلات البترول[1]. لذا، فإن شمولية تقييم اتفاقية الوقود، تتطلب أن يُؤخذ في الاعتبار العبء الاقتصادي السابق الإشارة إليه، وبصفةٍ خاصة أثره على الأساطيل البحرية التي تمر في قناة السويس، فقد يُشكل انضمام مصر إلى هذه الاتفاقية سبباً منفراً من اللجوء إلى قناة السويس، وذلك من حيث تحول تلك التكلفة في حقيقتها إلى رسم إضافي – وإن لم يكن معلناً - لما يتم الوفاء به فعلاً إلى هيئة القناة. إنه الموضوع الذي يخرج عن نطاق هذه الدراسة لطبيعته الاقتصادية، وإن لم يكن غائباً عن بالنا وعن رغبتنا في أن نوجه عناية الباحثين الاقتصاديين إلى الاعتناء به.

---

(١) أنظر: دولارو "De La Rue" وأندرسون "Anderson"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٩-٢٨٦.

خامساً: منهج البحث

وفي سبيل تحقيق الهدف الملقى على عاتق هذا البحث، تطلب الأمر تحليل مواد اتفاقية الوقود في ضوء القواعد القانونية للمسئولية المدنية عن التضرر من التلوث البحري بالزيت، سواءً في جناحها الدولي أو الداخلي.

فلقد شهد المجتمع الدولي نجاحاً، لا يمكن إنكاره، في إيجاد نظام دولي للمسئولية المدنية عن أهم صور التلوث البحري، على أنه لم يكن نظاماً شاملاً، فلم يغطِ على سبيل المثال صور التلوث بوقود السفن الناتج عن غير ناقلات البترول، حيث ترك هذا الأمر للقوانين الداخلية. ومن هنا كان من الأهمية بمكان أن يؤخذ في الاعتبار عند تقييم اتفاقية الوقود، باتجاهات الأنظمة القانونية الداخلية للمسئولية المدنية في هذا المجال في ظل سياساتها لحماية البيئة[1].

وبصفة خاصة، فإننا قد أعطينا أهمية خاصة لقانون البيئة المصري، والصادر بموجب القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤[2]، والذي ألغى قانون منع تلوث مياه البحر بالزيت والمصدر بموجب القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٦٨، والمعمول به منذ ٤/ ١٩٩٤/٢، والمشار إليه لاحقاً بقانون البيئة المصري. كذلك تمت الإشارة إلى قوانين أجنبية أخرى يقع على قمتها قانون الولايات المتحدة الأمريكية للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠.

ولقد حُررت اتفاقية الوقود في اللغات الست للأمم المتحدة وهي الإسبانية، والإنكليزية، والروسية، والصينية، والعربية، والفرنسية؛ وتُعتبر النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية في الحجية[3]. على إننا لم نقتصر في تحليلنا للاتفاقية على

---

(١) تم تكليف أول وزير متفرغ لشئون البيئة بمجلس الوزراء بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٥ لسنة ١٩٩٧، ومنذ ذلك الحين ركزت الوزارة بالتعاون مع كافة شركاء التنمية علي تحديد الرؤية البيئية والخطوط العريضة للسياسات البيئية، كذلك برامج العمل ذات الأولوية في ضوء ما تشهده مصر من تغيرات اقتصادية واجتماعية وتحديات مرحلة جديدة في طريق التنمية المتواصلة

(٢) الجريدة الرسمية، في ١٩٩٤/٢/٣، العدد ٥

(٣) المادة ١٩ من اتفاقية الوقود. وندين بالفضل في الحصول على النصوص الرسمية للاتفاقية =

نصها الرسمي العربي[1]، والذي نتحفظ على دقة ترجمة بعض مواده، فقد استهدينا في تفسير الاتفاقية تحقيق هدفها التوحيدي والدولي، وذلك بالاستئناس أيضاً بالنصين الرسميين، الإنجليزي والفرنسي.

سادساً: خطة البحث.

وحتى يتحقق الهدف التحليلي والمقارن لأحكام اتفاقية الوقود؛ فإنه قد يكون من المناسب البدء بتمهيد عن هذه الاتفاقية يُغطي دوافع إبرامها؛ ثم تناول نطاق تطبيقها، وذلك توطئة للتحليل المقارن لأحكامها، ببحث مدى تحقيقها للتوازن بين مركزي المضرور والمسئول.

وبذلك تدور هذه الدراسة حول ثلاثة محاور، يتم تناولها في ثلاثة فصول مرتبة على النحو التالي بيانه:

الفصل الأول: دوافع إبرام اتفاقية الوقود.
الفصل الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية الوقود.
الفصل الثالث: أحكام اتفاقية الوقود.

= إلى تعاون المنظمة البحرية الدولية، فلها منا جزيل الشكر، حيث نخص بالشكر الأستاذة "Geraldine Gibson" بالقسم القانوني.

(1) ولقد تم اختيار ممثل مصر ضمن عضوية لجنة صياغة الاتفاقية (ومع ذلك لم يسلم النص العربي للاتفاقية من ملاحظاتنا من حيث الدقة بالمقابلة للنصين الإنجليزي والفرنسي)، وذلك بالإضافة إلى ممثلين من الدول التالية: الأرجنتين، وأسبانيا، أستراليا، والصين، وروسيا الفدرالية، والجابون، وفرنسا، والمملكة المتحدة. نقلا عن مستند المنظمة البحرية الدولية رقم: I:/CONF/LEG/13/RD/1.DOC.

الفصل الأول
دوافع إبرام اتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

تعود دوافع إبرام اتفاقية الوقود إلى استشعار المجتمع الدولي للحاجة إلى استكمال النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، لاسيما بعد تزايد خطورة التلوث بوقود السفن، وذلك في ظل التشكك في ملاءمة وكفاية قواعد تلك المسئولية في الأنظمة القانونية الداخلية.

وهكذا، يلزم قبل تناول أحكام اتفاقية الوقود، التعرف على مدى تزايد خطر التلوث الدولي العائد إلى وقود السفن الزيتي، وتقييم مدى ملاءمة الأنظمة القانونية الداخلية في تسوية المسئولية الناتجة عن تحقق ذلك الخطر.

وبذلك ينقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:
المبحث الأول: تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي.
المبحث الثاني: تقييم النظم الداخلية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي.

المبحث الأول
تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي

تمهيد وتقسيم:

بدأت مشكلة خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي تبرز على الساحة الدولية لأسباب واقعية عدة لعلَّ أهمها: تداعيات تبني اقتصاديات الحجم على ما تتزود به السفن من وقود؛ والتطويع الفني لآلات السفن بما يجعلها تستهلك أردأ أنواع الوقود؛ وتزايد نسبة حوادث التلوث بوقود السفن. إنها الموضوعات التي نخصص لكلٍ منها مطلبا مستقلاً.

المطلب الأول
تأثير تطبيق اقتصاديات الحجم
على ما تتزود به السفن من وقود زيتي

للوهلة الأولى، قد يبدو موضوع التلوث البحري الناتج عن وقود السفن الزيتي ذا أهمية ضئيلة بعد مقارنة حوادثه بحوادث التلوث البحري للسفن الناقلة للزيت من أمثال حوادث الناقلات "توري كانيون"، و"أمكو كاديز"، و"إكسون فالديز"، على أنَّ حقيقة الأمر هي على خلاف ذلك[1]. فلقد أدت ضخامة السفن إلى زيادة ما تحمله من وقود زيتي، وذلك إلى حدٍ يصل إلى الحجم الذي لو حملته السفينة كشحنة لخضعت لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

فمن الملاحظ اتجاه اقتصاديات النقل نحو تبني مفاهيم "اقتصاديات الحجم"[2] والتي تقوم على زيادة حمولة السفينة وتقليل عدد موانيء تفريغها، خفضاً

---

(١) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة، ص ٦٦٠.

(٢) "Economy of Scale". انظر حول مفهوم اقتصاديات الحجم في النقل البحري:

Stopford (Martin), "***Maritime Economics***", Routledge, London, 1995, pp. 102-103.

للتكلفة، وذلك في إطار ما يُطلق عليه النقل عن طريق "**السفينة الأم**"[١] والتي تُركز تفريغ شحنة المنطقة الجغرافية المتلقية للشحنة في "**ميناء محوري**"[٢] تُنقل منه الشحنات بعد ذلك مجزأةً عن طريق سفن، أقل حجماً، يطلق عليها "**السفن الرافدية**"[٣] إلى الموانيء المختلفة للمنطقة الجغرافية.

ويغلب أن تكون السفن الأم الناقلة للبضائع من قبيل "**سفن الحاويات**"[٤]، وقد وصلت حمولتها إلى ٦ آلاف حاوية مكافئة[٥]، وهو ما جعلها تحمل ٧٥٠٠ طناً من الوقود[٦].

ولقد امتدت تطبيقات اقتصاديات الحجم إلى سفن نقل الركاب، وإن كان ذلك تحت دوافع مختلفة. والمهم، إنَّ ذلك قد أدى إلى زيادة حمولة سفن الركاب السياحية الكبيرة، مما جعل بعضها يحمل ما يصل إلى ٣٠٠٠ طن من الوقود[٧].

وبذلك، فإن تطبيق اقتصاديات الحجم في مجال النقل البحري قد أدى إلى زيادة حمولة السفن، وهو ما استدعى زيادة ما تحمله هذه السفن من وقود، وبالتالي زيادة خطر التلوث بذلك الوقود، لا سيما عندما يؤخذ في الاعتبار أنَّ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[٨] قد ألزمت السفن الناقلة للزيت بالتأمين الإجباري بمجرد تعدي حمولتها ٢٠٠٠ طن، فكيف بعد ذلك لا تخضع السفينة لمثل هذا الالتزام لمجرد أن هذه الحمولة من الزيت تقع في مستودعات الوقود!

---

(١) "Mother Ship".

(٢) "hub port".

(٣) "Feeder Ships".

(٤) "Container Ships – les porte-conteneurs".

(٥) ويُقصد من اصطلاح "الوحدة المكافئة" ترجمة "Equivalent Unit". فالحاوية بوصفها صندوق حديدي تخضع لتصميم قياسي، يُسهل تداولها بين السفينة ووسائل النقل البرية لا سيما سيارات النقل. ويشار إلى الوحدة منها إلى تلك التي يبلغ طولها ٢٠ قدماً. وبالتالي فإن الحاوية ٤٠ قدم تكافيء وحدتان قياسيتان.

(٦) انظر: بوموس، مرجع سبقت الإشارة، ص ٦٦١.

(٧) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٨) المادة ١/٧ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

المطلب الثاني
التطويع الفني لآلات السفن
لكي تستهلك الوقود الرديء

ولعلّ مما يزيد من خطورة حوادث التلوث بوقود السفن أنّ آلات السفن الحديثة قد تم تصنيعها بالشكل الذي يمكنها من العمل بكفاءة مع أقل درجات وقود السفن جودةً، والتي يُطلق عليها "low grade residual oils"، والتي تُشكل في حقيقة الأمر بقايا عمليات تكرير البترول(١).

فمن المواد المستخدمة كوقود للسفن، الوقود الثقيل؛ وهو الذي يترتب على تسربه أضراراً جسيمةً بالبيئة نظراً لقوة مقاومته للتحلل، وصعوبة إعادة جمعه من البحر، فضلاً عن بالغ تأثيره السلبي على الحياة البحرية. وهو ما حدث على سبيل المثال مؤخراً عقب كارثة الناقلة "إريكا" لعام ١٩٩٩(٢).

وبالتالي، وعلى الرغم من قلة كمية التلوث من زيت الوقود، إلا أنّ رداءة ذلك الوقود قد أدت إلى أضرار أشدّ جسامة عن غيره من أنواع مشتقات البترول.

المطلب الثالث
تزايد أضرار التلوث
بسبب وقود السفن الزيتي

تمهيد وتقسيم:

يكتسب موضوع التلوث بوقود السفن أهميته أيضاً من تزايد نسبة أضرار التلوث بوقود السفن إلى غير ذلك من أسباب التلوث البحري. وهو ما يعود إلى تزايد

---

(١) انظر: دولارو واندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ٢٦٣.

(٢) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦١. كذلك انظر حول هذه الحادثة، سابقا ص ١٣، هامش ١٤ وبصفة خاصة حول بياناتها <www.iopcfund.org/erika.htm>.

نسبة عدد السفن غير الناقلة للبترول إلى غيرها من ناقلات البترول، وتزايد حجم التلوث عن كل حادثة، وتزايد تكلفة إزالة آثار الأضرار عن كل حادثة. وذلك على الوجه التالي بيانه.

أولاً: تزايد السفن غير الناقلة للبترول.

وفقاً للتقديرات الدولية الحديثة، فإنه إذا كانت البحار في كل لحظة تشهد نقل ١٣٠ مليون طن من الزيت؛ فإنه في ذات اللحظة تستخدم هذه السفن ١٤ مليون طن من الزيت كوقود[١].

وبذلك انتهى اتحاد ملاك الناقلات الدولي للتلوث "ITOPF"[٢] إلى إنه إذا كانت نسبة احتمال التلوث بزيت الوقود تصل إلى ٢٥٪ ؛ فإنها ستصل خلال خمس سنوات إلى ٣٥٪، لتبلغ ٥٠٪ بعد عشر سنوات[٣].

وهو ذات المعنى الذي انتهت إليه مجموعة خبراء من الولايات المتحدة الأمريكية[٤] في شأن ما يتعلق بفترة ما بعد الثمانينات من القرن العشرين؛ فهذه الفترة تتميز بانتقال مسببات التلوث البحري الزيتي من سفن نقل البترول إلى السفن الأخرى[٥].

وهو ما أكدته أيضاً جمعية مكتتبي التأمين الدولية[٦]، والتي انتهت إلى أنه خلال الأعوام ١٩٨٩ إلى ١٩٩٩ احتلت حمولة الناقلات نسبة ٢٣٪ من حمولة الأسطول العالمي، في حين المفقود من تلك السفن في ذات الفترة يبلغ مجرد ١١٪

---

(١) نقلاً عن: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٠.
(٢) "International Tanker Owners Pollution Federation".
(٣) نقلا عن المرجع السابق، ص ٦٦٠-٦٦١.
(٤) "Environmental Research Consulting".
(٥) نقلا عن: المرجع السابق، ص ٦٦١
(٦) "International Underwriting Association"

من الحمولة العالمية[1].

ثانياً: تزايد حجم التلوث بوقود السفن الزيتي.

وتبرز أهمية التلوث من وقود السفن، كذلك، من حجم التلوث في كل حادثة. فعلى سبيل المثال أدت حادثة سفينة نقل الأخشاب "كاريسا الجديدة"[2]، في ٢/٤/١٩٩٩، إلى انسكاب ٢٥٠ طناً من وقودها أدى إلى تلوث بحري في الولايات المتحدة الأمريكية.

كذلك أدت حادثة غرق سفينة الصب "ترجر"[3] في ٢٣/٦/٢٠٠٠ أمام سواحل جنوب أفريقيا إلى تسرب ٤٠٠ طناً من الوقود.

ثالثاً: تزايد تكلفة إزالة ضرر التلوث بوقود السفن الزيتي.

يتضح وفقاً لأحدث الدراسات الإحصائية أنه إذا كان التلوث بوقود السفن يُشكل ثلث مطالبات التعويض عن التلوث البحري، إلا أنه يحتل حوالي ٤٠٪ من قيمة تلك المطالبات[4].

كذلك يُلاحظ ضخامة تكلفة إزالة ضرر التلوث بوقود السفن في كل حادثة على حدة. فعلى سبيل المثال فإن حادثة سفينة النقل الصب "إيرون بارون"[5]، والتي شحطت في شمال ساحل تسمانيا "Tasmania" في يوليو ١٩٩٥، قد أدت إلى تسرب حوالي ٣٠٠ طناً من زيت الوقود لوثت ١٥ كيلومتراً من الساحل ولطخت عدداً هائلاً من طيور البطريق. وللحد من تداعيات الحادث خوفاً من مزيدٍ من التسرب اتخذت تدابير تكلفت حوالي ١٠ ملايين من الدولارات الأمريكية.

---

(١) نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) "New Carissa". أنظر: المرجع السابق، ذات المكان

(٣) "Treasure". أنظر: المرجع السابق، ذات المكان

(٤) أنظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٤

(٥) "Iron Baron". أنظر: المرجع السابق، ص ٢٦٣

ولعلَّ من أكثر حوادث التلوث بوقود السفن من حيث تكلفة المعالجة، ما ترتب من تكاليف تنظيف ترتبت على حادث تسرب الوقود من سفينة نقل الأخشاب "كير"[1]، والتي كانت تبلغ حمولتها الإجمالية ٤٣ ألف طنا. فلقد أدى اصطدام السفينة بأجهزة الشحن في خليج هامبولدت "Humboldt" في كاليفورنيا، بتاريخ نوفمبر ١٩٩٧، إلى تسرب ١٠٥ برميل من الوقود، تطلب تنظيف الخليج منها تكبد تكاليف بمعدل مليون دولار أمريكي يوميا، انتهت بمبلغ يصل إلى حوالي ٢٠ مليون دولار أمريكي.

وبذلك نخلص من هذا المبحث، والذي خصصناه لمشكلة تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن، إلى أنَّ التلوث بوقود السفن الزيتي قد ازدادت أهميته الواقعية نظراً لتداعيات تبني اقتصاديات الحجم على ما تتزود به السفن من وقود زيتي؛ والتطويع الفني لآلات السفن لكي تستهلك أردأ أنواع الوقود؛ وتزايد نسبة حوادث التلوث بوقود السفن. وبذلك يفرض التساؤل نفسه عما إذا كانت النظم القانونية الداخلية تتضمن قواعد ملائمة وكافية لمعالجة المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي؟ إنه التساؤل الذي نخصص للإجابة عنه المبحث التالي.

المبحث الثاني
تقييم النظم الداخلية للمسئولية المدنية
عن التلوث بوقود السفن الزيتي

تمهيد وتقسيم:

يغلب أن تخضع المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي للنظام القانوني في الدولة التي وقع فيها الضرر[2]، وهو ما يجعل تناولها بهذا الشكل يتعدى

---

(١) "Kure". انظر: المرجع السابق، ص ٢٦٣-٢٦٤.

(٢) على أنَّ البعد الدولي الغالب لعنصر الضرر يؤدي لصعوبات تتعلق بتعدد الدول التي يمكن فيها مقاضاة المسئول عن التلوث، ولعلَّ مما يزيد من صعوبة الأمر أنه لا يوجد ما يمنع من تسوق الاختصاص القضائي "forum shopping" في غير دولتي مكان وقوع الخطأ، ومكان وقوع الضرر، كرفع دعوى التعويض في الدولة التي توجد فيها الشركة الملاحية المسئولة عن التلوث. فعلى سبيل=

حدود إمكانيات هذا البحث[1]. على أنّ ذلك لا يمنع من تأصيل الاتجاهات العامة في هذا الشأن.

ولئن نجح المجتمع الدولي في توحيد أهم أوجه المسئولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت؛ إلا أنه تظل بعض حوادث وأضرار ذلك التلوث بعيدةً عن الحلول الوضعية الدولية، ولعلّ من أهمها التلوث بوقود السفن من غير ناقلات البترول "non-tankers"، بل أنّ مدى التوحيد الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود سفن ناقلات البترول يعتمد كما رأينا على مدى كون الدولة طرفا في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، أم أيضا في بروتوكولها لعام ١٩٩٢[2]. فإذا كان فرض التلوث بوقود ناقلة البترول في رحلتها الفارغة "ballast voyage" يخضع لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ بعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢؛ إلا أن بعض دول اتفاقية المسئولية المدنية لم تشترك في بروتوكول عام ١٩٩٢.

وعلى كل حال، فإننا إذا اعتبرنا النظام القانوني الدولي للمسئولية المدنية، والذي أرسته اتفاقية المسئولة المدنية لعام ١٩٦٩، بمثابة خطوة حديثة بالمقابلة لما كان عليه الحال قبل إبرام هذه الاتفاقية من موقف تقليدي للأنظمة القانونية الداخلية، وبالذات فترة ما قبل حادثة السفينة "توري كانيون" لعام ١٩٦٧؛ فإن تصنيفنا

= المثال، قد أدى تميز النظام القانوني في الولايات المتحدة الأمريكية في مراعاة المضرور فيّ حادثة التلوث البحري بالمقارنة بالأنظمة القانونية الداخلية الأخرى إلى اغتنام الفرنسيين هذه الميزة للمطالبة بالتعويض عن حادثة "أمكو كاديز" لعام ١٩٧٨ والتي تحققت أضرارها على الشواطئ الفرنسية، برفع دعوى التعويض أمام القضاء في ولاية شيكاغو لينجحوا في الحصول على تعويضات بمبلغ ٨٥,٢ مليونا من الدولارات الأمريكية، والتي كان سيصعب عليهم الحصول عليها في فرنسا في ظل تطبيقها لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.
أنظر في ذلك:

Tetley (William), "A Canadian Looks at American Conflict of Law Theory and Practice, Especially in the light of the American Legal and Social Systems (Corrective vs Distributive Justice)", Col. J. Transnat'l L, pp. 299-373. Retrieved from the Internet on July 7, 2003, at <tetley-law-mcgill.ca/conflicts/can.look.pdf> , p. 27 and pp. 39-41.

(١) أنظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣.

(٢) أنظر: المرجع السابق، ذات المكان.

للأنظمة القانونية الداخلية والمعالجة للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن لن يخرج عن فرضين، الفرض الأول نظم لم تتدخل بوضع نظام قانوني داخلي خاص اكتفاءً بقواعدها العامة للمسئولية المدنية، وأخرى وضعت نظماً خاصاً في هذا الشأن سواءً بشكل يواكب ما تم استحداثه في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، أو بالتفوق على ذلك النظام. إنهما فرضي الاتجاه "التقليدي" في مواجهة الاتجاه "الحديث" في الأنظمة القانونية الداخلية في شأن تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث البحري بوقود السفن، واللذان نخصص لكلٍ منهما مطلباً مستقلاً، مع تخصيص مطلبٍ مستقلٍ للنظام القانوني لجمهورية مصر العربية نبحث فيه موقعه بين هذين الاتجاهين، وذلك على الوجه التالي بيانه.

المطلب الأول
الاتجاه التقليدي في تنظيم
المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن

تمهيد وتقسيم:

يتطلب تناول الاتجاه التقليدي للأنظمة القانونية من مشكلة المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، البدء بتحديد مفهومه، ثم معالمه، انتهاءً بتقييمه.

أولاً: المفهوم.

تتميز دول الاتجاه التقليدي، في مقام المسئولية المدنية عن التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، بأنها لم تتبن نظاماً قانونياً خاصاً بالمسئولية في هذا الشأن بل تركت الحادثة للأحكام العامة للمسئولية المدنية[1]. ولقد ساد النظام التقليدي قبل حادثة السفينة "تري كانيون" لعام ١٩٦٧.

---

(١) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٧.

ثانياً: المعالم.

تتباين المعالجة التقليدية للمسئولية المدنية بين الدول، وفي حدود المتاح؛ فإنه قد يكون من المناسب الاكتفاء بتقسيم موقف تلك الأنظمة من منظور إجمالي، ونقصد بذلك تأصيل الاتجاهات العامة في إطار أهم الأنظمة القانونية الداخلية، أي "النظام القانوني اللاتيني" "Latin Law System" في مواجهة "نظام القانون العمومي "Common Law System"، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) النظام القانوني اللاتيني.

نظام القانون اللاتيني، أو المدني، هو ذلك النظام الذي يستمد أصوله من القانون الروماني، والمنتشر في أوروبا القارية، والذي تتمتع فيه فرنسا بالريادة تتبعها في ذلك مصر على مستوى العالم العربي. ونتناول لمحة عن موقف النظام القانوني اللاتيني من أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، سواءً من حيث أساس المسئولية المدنية في هذا الشأن أم آثار انعقاد تلك المسئولية.

(أ) أساس المسئولية المدنية عن التلوث.

تؤسس المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي في غالب الأمر[١] على أساس الخطأ التقصيري، والذي يُعرَّف بكونه "انحرافٌ في سلوك الشخص مع إدراكه لهذا الانحراف"[٢].

ولقد سجل واضعي التقنين المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ ما انتهى إليه الفقه

---

(١) على أنه لا يوجد ما يمنع من تصور تأسيس هذه المسئولية على الخطأ العقدي، كما في حالة دعوى الشاحن في مواجهة الناقل نتيجة تلوث شحنته بزيت الوقود، أو دعوى مالك السفينة في مواجهة مورد الوقود الذي يخطيء أثناء عملية تزويد السفينة بالوقود فيلوثها، أو يلوث شحنتها. على أن هذه الحالات تخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية الوقود، أنظر لاحقاً ص ١٠٦.

(٢) نقلاً عن: أنور سلطان، "الموجز في النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص ٣٢٣.

الفرنسي القديم من مفهوم للمسئولية التقصيرية، وهو ما يقوم على التمييز بينها والمسئولية العقدية، حيث يشار إلى كلاهما بالمسئولية المدنية والتي تم تمييزها أيضاً عن المسئولية الجنائية. ويقوم مفهوم المسئولية التقصيرية على أساس إثبات الخطأ الشخصي، ومن هنا يوصف هذا المفهوم "بالنظرية الشخصية"[1].

على أنه ومنذ عام ١٨٨٤، وفي أعقاب الثورة الصناعية، هاجم البعض النظرية الشخصية للمسئولية التقصيرية، حيث طالبوا بأن تؤسس المسئولية على أساس الضرر، وبغض النظر عن مدى وجود خطأ. ولقد كان مبعث ذلك عدم حصول المضرورين على تعويضات نتيجة عدم تمكنهم من إثبات الخطأ، لا سيما العمال المضارين أثناء تعاملهم مع الآلات التي جاءت بها الثورة الصناعية. وبذلك سُميت النظرية الجديدة "بنظرية تحمل التبعات المستحدثة"[2] أو "بالنظرية الموضوعية"[3] أو "النظرية المادية"[4].

وعلى الرغم من نجاح أصحاب النظرية الموضوعية في إدخالها في قوانين إصابات العمل إلا أنهم فشلوا في أن يجعلوا منها نظرية عامة. ولئن لم يتبن القضاء الفرنسي النظرية الموضوعية، إلا أنه قد وسع من تفسيره لبعض النصوص ووضع أساس "نظرية المسئولية عن الأشياء غير الحية"[5] والقائمة على "الخطأ المفترض"[6].

وإذا كانت المسئولية التقصيرية قد بدأت مؤسسة على وقوع العمل غير المشروع، وهو خطأ واجب الإثبات؛ إلا أنَّ المشرع في دول النظام القانوني اللاتيني

---

(١) "Théorie subjective".

(٢) "Théorie des risques crées".

(٣) "Théorie objective".

(٤) أنظر حديثاً حول المسئولية المدنية المؤسسة فقط على عنصر الضرر، لا سيما في المجال البحري:

Tassel (Yves), "Le dommage élément de la faute", *Droit Maritime Français*, n° 619, octobre 2001, pp. 771-786.

(٥) "Théorie de responsabilité du fait des choses inanimées".

(٦) "faute présumée".

(ومثالنا في ذلك التقنين المدني المصري) قد تبنى بعض التطبيقات التي تنعقد فيها تلك المسئولية في أحوال لا يلزم فيها إثبات ذلك الخطأ، وذلك بافتراض وقوعه. وبذلك انقسمت المسئولية التقصيرية إلى نوعين: الأول، وهو الذي يقوم على إثبات الخطأ؛ أما الثاني فهو ذلك الذي يؤسس على الخطأ المفترض.

فالمبدأ هو قيام المسئولية التقصيرية على خطأ واجب الإثبات؛ فإذا كان الشخص يُسأل مدنياً عن عمله غير المشروع الذي يتسبب للغير في ضرر، تطبيقاً لمبدأ "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"[1]، فإنه يصبح على المضرور عبء إثبات ارتكاب ذلك الخطأ من ذلك الشخص. وبذلك يقال أنّ المسئولية التقصيرية عن الفعل الشخصي[2] تقوم على "خطأ واجب الإثبات".

على أنّ الاتجاهات الاجتماعية في النظام القانوني اللاتيني قد أدت إلى ظهور المسئولية التقصيرية التي تقوم على الخطأ "المفترض"[3]، وهي كما نعلم متمثلة في حالتين، ألا وهما المسئولية عن عمل الغير؛ والمسئولية عن الأشياء.

فالمسئولية عن خطأ الغير[4] تقوم عندما يُسأل الشخص تقصيرياً على الرغم من أنّ الخطأ قد صدر عن شخص آخر، وهو ما يتحقق في حالتين: صدور الخطأ عمن يتولى الرقابة على آخر، وصدور الخطأ عن التابع[5]. ولئن كانت الحالة

---

(١) المادة ١٦٣ من التقنين المدني.

(٢) "acte personnel".

(٣) "présumée".

(٤) "Responsabilité du fait d'autrui".

(٥) وناهيا عن الذكر أنه يلزم لقيام مسئولية المتبوع عن أعمال التابع "responsabilité du commettant du fait de son préposé"، استيفاء الشرطين التاليين: رابطة التبعية، وخطأ التابع أثناء أداء وظيفته أو بسببها. وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، وذلك متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وفي توجيهه، وهو ما نراه متحققاً على سبيل المثال عند خطأ التلوث الناتج عن مشورة المرشد، فمجهز السفينة يظل مسئولاً عن خطأ المرشد وإن لم يكن حراً في اختياره (المادتان ٢٩٠ و ٢٨٦ من التقنين البحري المصري)، وذلك بوصفه تابعاً له وإن لم يكن حراً في اختياره. أما خطأ التابع أثناء أداء وظيفته أو بسببها، فهو يتحقق حينما يكون المتبوع مسئولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، أي ينبغي أن تستوفي مسئولية المتبوع أركانها الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية. على أنه =

الأولى غير متصورة، عملاً، في مجال التلوث بوقود السفن؛ إلا أنّ الحالة الثانية هي الغالبة، كما في حالة مساءلة مالك السفينة عن حادث التلوث الصادر عن التصادم بخطأ ربان سفينته.

كذلك لسنا في حاجة إلى التذكير بأن "المسئولية عن الأشياء" أو "المسئولية الشيئية"[١] تغطي ثلاث حالات، ألا وهي: مسئولية حارس الحيوان، ومسئولية حارس البناء، ومسئولية حارس الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة. ولئن كانت الحالتان، الأولى والثانية، مستبعدتان من مجال حوادث التلوث، لأن السفينة ليست بحيوان أو بناء، إلا أنّ الحالة الثالثة تكتسب أهمية خاصة في مجال التلوث.

فنحن نعلم، إنّ مسئولية حارس الأشياء، والتي تتطلب عناية خاصة[٢]، تتعلق بمبدأ، إنّ كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أنّ وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه[٣]. حيث يلزم لقيام مسئولية حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة شرطان: حراسة أشياء تقتضي عنايتها حراسة خاصة؛ وحدوث ضرر بفعل الشيء.

ونظراً لأن الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة، هي الأشياء المادية غير الحية، والخطرة بطبيعتها، أو التي تكون كذلك بحسب ظروفها الملابسة؛ فإننا يمكننا القول بأن السفن تُعد من الأشياء الخطرة بطبيعتها لما تحتويه من مواد (كالوقود) لشدة ما ينجم عنها من أضرار عند الحوادث.

= يلزم فوق ذلك أن يكون العمل غير المشروع قد وقع من المتبوع في حال تأديته وظيفته أو بسببها (المادة ١/١٧٤ من التقنين المدني). والراجح، إنّ أساس مسئولية المتبوع عن أخطاء تابعيه تعود إلى أن المتبوع يُعد ضامناً لأخطاء تابعيه بحكم القانون. لذا لا يمكن تفادي المسئولية بإثبات عدم صدور خطأ عن المتبوع، فلا يجوز دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي أي القوة القاهرة والحادث المفاجئ، وخطأ المضرور، وخطأ الغير.

(١) "responsabilité du fait des choses".

(٢) "responsabilité du gardien des choses"

(٣) المادة ١٧٨ من التقنين المدني.

ولا يفوتنا التذكير بأن مسئولية حارس الأشياء تقوم، لدى غالبية الفقه، على أساس "الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس". فحارس الأشياء مسئول نتيجة افتراض إهماله في حراسة الشيء، وهو خطأ لا يمكن دفعه بإثبات القيام بواجب العناية، فهو خطأ تم تقريره بموجب قرينة قانونية قاطعة، إنها الحالة التي يفضل البعض، وبحق، وصفها "بقرينة المسئولية"[1]. على أن هذا لا يمنع من جواز دفع المسئولية بالاستناد إلى السبب الأجنبي أي القوة القاهرة (أو الحادث الجبري)؛ أو خطأ المضرور[2]؛ أو خطأ الغير.

ومما تجدر الإشارة إليه، إنَّ الكثيرين يخلطون بين قرينة المسئولية والمسئولية الموضوعية، وهو ما تحقق أيضاً في شأن اتفاقية الوقود كما سيرد ذكره[3]. والظريف في الأمر، إنَّ ذلك الخلط من حيث المبدأ ليس بالجديد، فلقد نبه العلامة السنهوري إلى ذلك منذ زمن بعيد حينما أشار إلى أنه "حيث تكون المسئولية مبنية على خطأ مفروض فرضاً غير قابل لإثبات العكس، يستطيع المدعى عليه أن ينفي مسئوليته بإثبات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو فعل الغير أو خطأ المصاب، أمَّا في المسئولية المادية فلا يستطيع المدعى عليه في بعض الأحوال الخلاص من المسئولية حتى لو أثبت شيئاً من ذلك"[4].

---

(1) "présomption de responsabilité". فطالما أن الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس؛ فإنه يصبح خطأ وهميا. فبتحليل القضاء الفرنسي نجده لا يفترض الخطأ "présomption de faute" ولكنه يفترض المساءلة "présomption de responsabilité"، فالمُفترض هو علاقة السببية وليس الخطأ، ومفاد ذلك أن الشخص يُسأل عما يسببه سلوكه، وبغض النظر عما إذا كان خطأ من عدمه، والسببية مفترضة افتراضا قابلا لإثبات العكس، والدليل على ذلك جواز دفعها بإثبات السبب الأجنبي. أنظر في استعراض التفرقة، أكثر تفصيلا، محمد لفتي: مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٩٧-١٩٨.

(2) وهذا ليس بالفرض النظري، فعلى سبيل المثال تُتهم أسبانيا بأنها قد تعسفت في منع ناقلة البترول "Prestige" في عام ٢٠٠٢، حق اللجوء إلى مرفأ آمن، بل والعمل على ضمان إبعادها عن الموانئ البحرية الأسبانية، وهو ما ساهم في تفاقم مشاكل الناقلة وغرقها، وبالتالي حدوث تلوث بحري ليس باليسير، فبفرض تضرر أسبانيا من ذلك التلوث، فسوف يكون باستطاعة المسئول عن التلوث أن يثير خطأها، بوصفه خطأ المضرور. أنظر لاحقا ص ٧٧، هامش ٣.

(3) أنظر لاحقا، ص ١١٦-١١٨.

(4) نقلا عن كتابه: "الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري"، المجمع العلمي العربي الإسلامي، لبنان، بدون تاريخ نشر، ص ٣٢٩.

وبصفة خاصة، فإننا إذا كنّا نتحدث في النظام القانوني اللاتيني عن "خطأ مفترض غير قابل للإثبات" أو "قرينة مسئولية"، فإن النظام القانوني العمومي يتحدث عن "strict liability" وهو ما يمكننا ترجمته لغة إلى "مسـئولية مشددة"، دون أن ندعي لهذه الترجمة معناً إصلاحياً في نظامنا القانوني. وبذلك فإنه لا يصح أن نعتبر اصطلاح "strict liability" مرادفاً لاصطلاحنا "المسئولية الموضوعية"، فلهذه المسئولية الأخيرة اصطلاحا آخر في النظام القانوني العمومي هو "absolute liability"، وهو ما يمكننا أن نترجمه لغةً إلى "المسئولية المطلقة".

(ب) آثار المسئولية المدنية عن التلوث.

من المعلوم، إنّ انعقاد المسئولية التقصيرية في النظام القانوني اللاتيني يترتب عليه التزام المسئول (المدين) بالتعويض عن الضرر المباشر، سواءً بقدر "ما لحق المضرور من خسارة"، وهو ما يعرف باللاتينية "*damnum emergens*"، أو "ما فاته من كسب"، وهو ما يعرف باللاتينية "*lucrum cessans*"[(١)].

كما يجوز التعويض عن "فوات الفرصة"، بوصفها من قبيل "فوات الكسب"، طالما استطاع المضرور إثبات "مقدار" الضرر وكونه "مباشراً" و"مؤكداً"[(٢)]. ولفوات الفرصة تطبيقات غالبة في مجال التلوث البحري، يطلق عليها البعض "فوات الكسب البيئي"، ومثالها تضرر الفنادق السياحية بقرب الشواطئ، وسفن الصيد، من فوات فرصة الكسب من عائد السياحة أو الصيد، على الرغم من عدم تضرر مباني ومنشآت الفندق، أو سفن الصيد ذاتها.

---

(١) المادة ١/٢١١ من التقنين المدني المصري.

(٢) وفي هذا الشأن انتهى الدكتور محمد الفقي إلى أنه: "قد استقر قضاء محكمة النقض المصرية، والفرنسية أيضا، على التعويض عن ضرر تفويت الفرصة. ذلك أن الفرصة إذا كانت أمرا محتملا فإن تفويتها أمر محقق، وعلى هذا الأساس يجب التعويض. فالضرر يتمثل إذن في تفويت الفرصة فقط. فالفرصة إذ تفوت فإن الضرر يكون مؤكدا ولكن الاحتمال يتعلق بالإفادة من الفرصة. ويشترط للتعويض عن تفويت الفرصة أولاً، أن يثبت المضرور أنه قد فقد فرصة بالفعل، وثانيا أن تكون الفرصة المدعى فقدها جدية". نقلاً عن مرجعه الذي سبقت الإشارة إليه، ص ٥٨-٥٩.

والمبدأ هو أن يتناسب التعويض والضرر، دون الاعتداد بجسامة الخطأ أو ملاءة المسئول، مع الأخذ في الاعتبار حالات الخطأ المشترك و الخطأ المستغرق[1].

وعلى الرغم من اشتراك شقي المسئولية المدنية، أي العقدية منها والتقصيرية، من حيث الأركان، إلا إنهما يختلفان من حيث مدى التعويض. ففي المسئولية العقدية يقتصر التعويض على الضرر "المتوقع" إلا في حالة الغش والخطأ الجسم، في حين أنّ التعويض في المسئولية التقصيرية يمتد إلى الضرر "غير المتوقع".

على أنّ مدى التعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها، وهو ما يطلق عليه البعض "الضرر البيئي"، هو محل غموض في الأنظمة القانونية اللاتينية، ما لم يكن هناك نص تشريعي صريح يجيزه، فالبيئة كمحل للحق بمفهومه في القانون الروماني، هي شيءٌ لا يمكن لأحد الاستيلاء عليه "*res nulluis*"، بل وغير قابل لذلك الاستيلاء لكونها شيء عام "*res communes*"، وبالتالي ليس محلاً للتداول؛ فالبيئة ليست بمالٍ لأحد، وبالتالي يصعب لأي شخص أن يدعي الصفة في الدعوى بالمطالبة بالتعويض عما يصيب هذا الشيء من ضرر، لغياب المصلحة[2].

وإجمالاً، يواجه تحديد طبيعة الإجراءات الوقائية في مجال التلوث البحري والأساس القانوني للتعويض عنها، وأثر اتخاذها على المسئولية عما قد ينجم عنها من أضرار، صعوبات غير هينة وفقا للقواعد التقليدية للمسئولية المدنية في النظام القانوني اللاتيني[3].

---

(1) أنظر: أنور سلطان، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٥٩-٣٦٣.

(2) وأنظر بصفة عامة حول هذا الموضوع: محسن عبد الحميد البيه، **"المسئولية المدنية عن الأضرار البيئية"**، بدون ناشر، المنصورة، ٢٠٠٢، ص ٤٨، خاصة ص ٥١-٦٦. وقرب كذلك: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٩٢.

(3) أنظر في هذه المشاكل في ظل تطبيق اتفاقية المسئولية المدنية وتعديلاتها وقانون التلوث الأمريكي: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٠-١٠٢.

وبصفة خاصة، يغيب وفقاً القواعد التقليدية للمسئولية المدنية في النظام القانوني اللاتيني، حكمٌ صريحٌ في شأن إجراءات المنع أو الحد من أضرار البيئة، والتي تتخذها الدولة، من حيث مدى كونها من قبيل الضرر الممكن المطالبة بالتعويض عنه، نظراً لتداخل ذلك مع مجانية الوظيفة العامة للدولة تطبيقاً لمبدأ "مجانية المرافق العامة"(١).

كذلك؛ فإن النظام القانون اللاتيني في صورته التقليدية لا يحتوي على قواعد قانونية عامة تحد من خطر إعسار المسئول، لا سيما من حيث التأمين الإجباري للمسئولية، وبالتالي يتحمل المضرور تبعة ذلك الإعسار. ولسنا في حاجة إلى الإشارة إلى أن غياب التأمين الإجباري مرتبطٌ بغياب تمتع المسئول بنظام تحديد المسئولية، والحال أن تحديد المسئولية يُستخدم كآلية تذليل حصول المُعرض للمسئولية على التغطية التأمينية، فبدونها يصعب ذلك الأمر حيث سيصبح الخطر غير قابلٍ للتحديد(٢). فغياب التأمين الإجباري يغلب أن يستتبعه غياب التحديد القانوني للمسئولية. وعلى كل حال، فإنّ النظامين (تحديد المسئولية والتأمين الإجباري على المسئولية) ليسا من الأسس التقليدية للمسئولية المدنية في النظام القانوني اللاتيني.

(٢) نظام القانون العمومي.

من المعلوم، إنّ نظام القانون العمومي، هو ذلك الذي يُؤسس على السوابق القضائية "case-law"، نقلاً عن التقاليد القانونية في إنجلترا وويلز. وهو القانون المنتشر في الدول الناطقة باللغة الإنجليزية، كما هو الحال في الولايات المتحدة الأمريكية. ونتناول لمحة عن موقف القانون العمومي من أضرار التلوث بوقود السفن، سواءً من حيث أساس المسئولية المدنية في هذا الشأن أم آثار انعقاد تلك المسئولية.

---

(١) انظر: المرجع السابق، ص ٩٣.

(٢) انظر بوجه خاص لتتبع تطور مبررات تحديد المسئولية عن الديون البحرية مقالة: تاسل "Tassel"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٧٢-٧٧٣.

(أ) أساس المسئولية المدنية عن التلوث.

يغلب، أيضا، أن تكون المسؤلية المدنية عن التلوث بوقود السفن في النظام القانوني العمومي مؤسسة على الخطأ التقصيري، والذي يطلق عليه "Tort"، وعلى المضرور أن يتخير بين ثلاثة صور لذلك الخطأ لبناء دعواه، حيث أنَّ لكلٍ منها نظامه القانوني[1]، إنها[2]: "التعدي" "Trespass"، و"الإزعاج" "Nuisance"، و"الإهمال" "Negligence".

فوفقا للقانون العمومي يجوز اعتبار تلوث أموال الميناء بالزيت من قبيل "التعدي" "Trespass" والذي بموجبه تنعقد المسئولية التقصيرية للمخطيء. على أنه يجوز للمسئول دفع مسئوليته بالاستناد إلى أنَّ التعدي كان ضرورياً من أجل إنقاذ الأرواح أو السفينة ذاتها، كما يجوز له دفع المسئولية بالاستناد إلى عدم ثبوت الإهمال[3].

إمَّا تأسيس المسئولية التقصيرية على "الإزعاج" "Nuisance"، فإن أحكامه تختلف بحسبان كون ذلك الإزعاج "عاماً" أم "خاصاً".

فعند تأسيس المسئولية على "الإزعاج العام" "Public Nuisance"، فإنه يلزم المساس بعددٍ كافٍ من الأشخاص حتى يصح وصفه بكونه "عاماً". على أنه لا يلزم أن يكون التدخل في ممتلكات المضرور مباشرا على أنه ينبغي أن يكون "متوقعا" "foreseeable" من قبل المتعدي. وعلى المضرور أن يثبت معاناته الشخصية من ضرر معين "special damages" ينسب إليه ذاته "peculiar to himself"[4].

---

(1) أنظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٩٨-١٠٠.

(2) أنظر:

Hill (Christopher), ***"Maritime Law"***, 5th ed., LLP, London, 1998, pp. 419-420.

(3) أنظر: المرجع السابق، ص ٤١٩-٤٢٠.

(4) أنظر: المرجع السابق، ص ٤٢٠.

إمّا عند تأسيس المسئولية على "الإزعاج الخاص" "Private Nuisance" ؛ فإنه ينبغي أن يوجد مســـــاس خاطيء "wrongful interference" بحــق تمتع الشـخص "a person's use of enjoyment" بأرضـه أو بحق متصل بها "his land or a right connected with it". وبالتالي على المضرور إثبات تمتعه بســـــلطة مالك "proprietary interest" في الأرض. على إنه غير ملزم بإثبات ضـــــــرر خاص "special damages"، وإن كان عليه إثبات أنّ ما أصابه كان متوقعاً "foreseeable" من قبل المعتدي. مع ذلك فإنه يبقى للمعتدي دفع المسئولية بإثبات أن مساسه كان معقولاً "reasonable"، وهو ما يصعب إثباته في مجال التلوث(١).

وعـند تأسـيس المسـئولية علـى "الإهمـال" "Negligence" فـإن علـى المضرور إثبات إخلال المسئول بالتزام تجاهه(٢).

وبـذلك فـإن المسـئولية التقصـيرية عـن ضـرر الـتلوث فـي نظـام القانـون العمومـي تقوم علـى الخطـأ الـواجب الإثبات، وهو خطـأ يختلف فـي ماهيته (فهناك عنصر شخصـي يتمثل فـي توقـع المعتدي بـأن يترتب على خطئه الإضرار بالغير)، وسبل دفعه (مثل إنقاذ الأرواح أو السفينة) عنه في النظام القانوني اللاتيني.

وعلـى كل حـال، فإنـه في ظل غياب نص خاص فإنه لا يمكن تصـور الخطأ عن التلوث البحـري، بلغـة نظامنا القانوني، مفترضـاً أو المسئولية عنه موضوعية؛ فهذا لا يمكن إلا أن يكون بموجب نص خاص يجعل المسئولية موصوفة في الحالة الأولى بكونها "strict" وفي الحالة الثانية بوصفها "absolute".

(ب) آثار المسئولية المدنية عن التلوث.

لا يعـوض القانـون العمومـي عن كافـة الأضـرار الماديـة، فهـو يُفـرق بـين

---

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥١٤.

نوعين من هذه الأضرار. أولا، الضرر الذي يصيب الأموال وهو ما يُطلق عليه "damage to property"[(١)]، وهو ما يقابل "الخسارة" التي تصيب المضرور في النظام القانوني اللاتيني، والضرر الاقتصادي "economic loss"[(٢)]، وهو ما يقابل "فوات الكسب" في النظام القانوني اللاتيني.

فإذا كانت كافة صور أضرار الأموال تخضع للتعويض، فإن الضرر الاقتصادي (فوات الكسب) لا يعوض عنه إلا إذا كان ناتجاً عن ضرر أصاب مالاً للمضرور (على ملكه، أو حيازته)، تطبيقاً لمبدأ السببية.

وبالتالي يُفرق القانون العمومي بين نوعي الضرر الاقتصادي، ذلك الذي يعقب تضرر أموال المضرور، وهو ما يطلق عليه "الضرر المتعاقب" "consequential damage"، وما لا يعقبه وهو ما يطلق عليه "الضرر الاقتصادي المجرد" "pure economic loss"[(٣)].

---

(١) أنظر: المرجع السابق، ص ٤٣٣.

(٢) أنظر: المرجع السابق، ٤٤١-٥٠٢. وبصفة خاصة يشير Tetley إلى الضرر الاقتصادي في دراسة مقارنة بين النظام القانوني اللاتيني ونظام القانون العمومي كالتالي:

"Civil law's unitary system of obligations provides for the same means of enforcement (*moyens de mise en oeuvre*) whatever the obligation (patrimonial or not, contractual or not), including performance by equivalence (*exécution par équivalent*, *i.e. damages, dommages-intérêts*), which include losses of profits (*pertes de profit* or *lucrum cessans* in Latin). Common law, while allowing consequential damages in contract, used to be unwilling to award pure economic loss (i.e. damages in tort when there is no physical damage). This attitude has been softened recently, however". Cited from: "Mixed Jurisdictions: Common Law vs. Civil law (Codified and Uncodified)", Part II, retrieved from the internet on June 5, 2002 at: <http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1999-4a.htm>

(٣) أنظر: جلال محمدين، مرجعه السابق، ص ٨٣-٩٠. ويشار إلى قاعدة التفرقة بين الضرر المتعاقب والآخر المجرد باسم "bright line rule"، والتي يترجمها أستاذنا الدكتور جلال محمدين بقاعدة الخط الفاصل، والتي أوضحتها حكم المحكمة العليا الأمريكية في سابقة Robins. أنظر مرجعه السابق، ص ٨٣-٨٤؛ كذلك: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٤٥.

وللتفرقة بين الضرر المتعاقب والآخر المجرد، يضرب الفقه الأنجلوسكسوني المثالين التاليين[1]: المثال الأول يتعلق بفوات كسب الصيد نظراً لتلوث محركات سفينة الصيد، فهو ضررٌ اقتصادي يُستحق عنه التعويض لأنه أعقب تضرر السفينة، أما المثال الثاني فهو فوات كسب الصيد نظراً لتلوث المياه دون أي ضرر أصاب السفينة ذاتها، فهو ضررٌ غير قابلٍ للتعويض على الرغم من طبيعته الاقتصادية، وذلك لكونه مجرداً عن أي ضرر أصاب السفينة ذاتها.

وبذلك يُقابل الضرر الاقتصادي المجرد ما يطلق عليه "فوات الفرصة" في النظام القانوني اللاتيني[2]. وهو ما يُطلق عليه الفقه في مجال قانون البيئة البحرية "فوات الكسب البيئي"[3].

كما أن القانون العمومي لا يتضمن قاعدة للتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها[4]، وهو ما يُطلق عليه أيضاً "الأضرار بالموارد الطبيعية" "damages to natural resources"[5]. أو "الضرر البيئي" "environmental damage"، وهو "ذلك الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها، والذي لا يمكن تغطيته والتعويض عنه إلا بإحيائها وباستعادتها على النحو السابق قبل إصابتها بالضرر"[6].

كما توجد صعوبة في حسم مدى التعويض عن تكلفة وأضرار اتخاذ إجراءات الوقاية من التلوث البحري، أو إزالته.

---

(١) انظر:

Griggs (Patrick) and Williams (Richard), ***"Limitation of Liability for Maritime Claims"***, 3rd ed., LLP, 1998, p. 22.

(٢) قرب: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٨.

(٣) انظر على سبيل المثال: المرجع السابق، ص ٦٢.

(٤) انظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧١.

(٥) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٠٣.

(٦) نقلا عن: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٩١.

ثالثاً: خلاصة التقييم.

وبذلك؛ فإن دول الاتجاه التقليدي، سواءً في النظام القانوني اللاتيني أم القانون العمومي، سوف تعاني مما كشفت عنه عيوب هذا النظام في حادثة السفينة "تري كانيون"، ما لم تتزود بأنظمة تشريعية خاصة، لا سيما من حيث التالي[1]:

أ- مشكلة إثبات خطأ مالك السفينة، وذلك على الأقل في دول نظام القانون العمومي. حيث تتفوق دول النظام اللاتيني بما وصلت إليه من مسئولية شيئية، والمبنية على قرينة المسئولية.

ب- مشكلة حسم أساس الخطأ، وذلك في دول نظام القانون العمومي، حيث تتعدد صور الرجوع على أساس الخطأ التقصيري "tort"، والتي تتمتع كلٌ منها بأسس مختلفة.

ج- عدم اعتراف النظام القانوني العمومي بالأضرار التي يُطلق عليها الخسارة الاقتصادية المجردة "pure economic loss"، والتي توصف تطبيقاتها في مجال التلوث البحري بضرر "فوات الكسب البيئي". وذلك بعكس النظام القانوني اللاتيني والذي يرى فيها صورةً لفوات الفرصة.

د- صعوبة التعويض عن الأضرار التي أصابت البيئة ذاتها، فهي ليست بمال بوصفها شيء لا يمكن الاستيلاء عليه، وبالتالي لا يصلح لأن يكون محلاً لحق مالي يمكن لشخص ما إدعاء المصلحة في المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر. إنه الضرر الذي يُوصف في مجال البيئة البحرية، "بالضرر البيئي". وذلك سواءً في النظام اللاتيني أو القانون العمومي.

هـ- مشكلة عدم اعتراف الأنظمة القانونية بالحق في التعويض عن الإجراءات الوقائية "preventive measures" لتفادي وقوع التلوث،

---

(1) قارب: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٧.

وذلك المتخذة للحد من تداعياته.

و- تحمل المضرور لتبعة إعسار المسئول عن التلوث في ظل غياب تغطية إجبارية للمسئولية سواءً عن طريق التأمين الإجباري أو تقديم أي ضمان آخر، وذلك أيضاً في ظل غياب حافز تحديد المســــئولية "limitation of liability".

إنها العيوب التي يُعمق من أثرها السلبي، وكما رأينا، التباين بين النظامين اللاتيني والعمومي (على سبيل المثال من حيث افتراض الخطأ، والتعويض عن فوات الكسب البيئي)، وهو ما يتعاظم في ظل عدم وجود قواعد تحسم الاختصاص القضائي بدعوى المسئولية المدنية بين الدول ذات الصلة بالتلوث البحري (دولة وقوع الخطأ، ودولة وقوع الضرر، ودولة جنسية المسئول، ودولة جنسية المضرور). إنها الأسباب التي دفعت العديد من الدول إلى التزود بنصوص قانونية خاصة لتحديث نظام المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن، وذلك كما هو تالي بيانه.

المطلب الثاني
الاتجاه الحديث في تنظيم
المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن

تمهيد وتقسيم:

تنبهت العديد من الدول إلى أهمية وضع تنظيم قانوني داخلي خاص للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن، إنها الدول التي نصفها بدول النظام القانوني الحديث، والتي يمكن تصنيفها ضمن فئتين، الفئة الأولى وهي الدول التي تبنت نظاماً قانونياً يواكب ما وصل إليه التنظيم الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، أما الفئة الثانية فهي الدول التي وضعت نظاماً قانونياً متقدماً في حداثته على ما وصل إليه التنظيم الدولي. إنهما الاتجاهان اللذان نصفهما باتجاه الدول "المواكبة" للنظام الدولي للمسئولية المدنية، والأخرى "المتقدمة" على هذا النظام.

وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: الدول "المواكبة" للنظام الدولي للمسئولية المدنية.

نطلق وصف الاتجاه "المواكب" على الدول التي وإن عُدت من دول النظام الدولي للمسئولية المدنية، والتي يُشار إليها اختصاراً باصطلاح "CLC State"، إلا إنها تبنت نطاقاً موسعاً لهذا النظام بشكل يجعله يمتد إلى التلوث من وقود السفن. ومن هذه الدول، المملكة المتحدة بموجب قانونها للملاحة التجارية لعام ١٩٩٥ "The UK Merchant Shipping Act 1995"[١].

وبذلك تتميز الدول المواكبة بأنها قد تبنت فكرة قرينة المسئولية أساساً للمسئولية التقصيرية عن التلوث، وهو ما يُعبر عنه في النظام القانوني الأنجلو أمريكي باصطلاح المسئولية المشددة "strict liability"، بالإضافة إلى التغطية الإجبارية لهذه المسئولية في مقابل تحديدها.

وفي هذا المجال تستحق الإشارة إلى موقف المشرع الأسترالي، والذي عدل من قانونه لحماية البحر في عام ٢٠٠٠، والذي بدأ نفاذه في ٢٠٠٠/١٠/٦، مع تأخير في نفاذ التأمين الإجباري إلى تاريخ ٢٠٠١/٤/٦. إنه القانون المعروف رسمياً باصطلاح "The Protection of the Sea (Civil Liability) Amendment Act 2000". فبموجب ذلك التعديل[٢]:

١- أصبحت كل السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ٤٠٠ طناً، والمترددة على المواني الأسترالية ملزمة باستيفاء تأمين إجباري يغطي تكلفة تنظيف "clean up" الناتج من تسرب وقود السفن الزيتي "bunker fuel" أو أي زيت آخر.

---

(١) انظر: دولازو واندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٨، وبصفة خاصة هامش ٣٠

(٢) انظر: Shipping Law Newsletter, Norton White Law Office, Summer 2001. فضلاً عن قواعد المسئولية الجنائية عند عدم احترام نصوص هذا القانون وأخصها تكيد غرامة تبلغ ٥٥ ألف دولار أسترالي عند عدم استيفاء شهادة التأمين الإجباري.

٢- تم التأكيد على مسئولية مالك السفينة عندما تتكبد هيئة السلامة البحرية الأسترالية "The Australian Maritime Safety Authority" تكاليف أثناء ممارستها لسلطاتها في التدخل عند وقوع التلوث.

٣- تم التأكيد على قابلية هيئة السلامة البحرية الأسترالية أن تسترد مقابل ما تتحمله من تكاليف وأضرار تقع بمناسبة قيام هذه الهيئة بمواجهة "تهديداً" بالتلوث، وليس مجرد تسرب أو تصريف من السفينة.

ثانياً: الدول "المتقدمة" على التنظيم الدولي للمسئولية المدنية.

نطلق وصف الاتجاه المتقدم على الأنظمة القانونية للدول التي تتبنى تشـــــريعات أكثر تشدداً "more onerous" من أسس الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (وتعديلها في عام ١٩٩٢)، والتي توصف بكونها "non-CLC States" أي "الدول التي ليست بطرفٍ في اتفاقية المسئولية المدنية"، إنها الدول التي تتزعمها الولايات المتحدة الأمريكية[١].

وبوجه خاص يتميز قانون التلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ في الولايات المتحدة الأمريكية بالتالي:

١- تبني حداً أعلى للتعويض عن ذلك الذي يضعه النظام الدولي[٢].

٢- تشديد المســـئولية في حالتي الخطأ الإرادي "wilful misconduct" والتعمد[٣].

---

(١) انظر جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤٢

(٢) المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) المرجع السابق، ذات المكان. تعود فكرة "الخطأ الإرادي" إلى النظام القانوني العمومي، والتي لا تكتفي وجود إهمال غير متعمد بل تتطلب فوق ذلك موقفاً نفســـياً من المهمل وهو إدراكه بأن =

٣- تقلص فرص تحديد المسئولية بالشكل الذي جعل البعض يصف المسئولية بكونها تعدت كونها "مشدَّدة" "strict" إلى كونها "مطلقة" "absolute"، أي باصطلاحات نظامنا القانوني فإنها قد تعدت كونها مسئولية مؤسسة على "قرينة مسئولية" إلى كونها مسئولية "موضوعية"، أي مستقلة عن أي خطأ[١].

٤- التعويض عن الخسارة الاقتصادية البحتة "pure economic loss" [٢]، أي التعويض عن "ضرر فوات الكسب البيئي".

٥- التعويض عن "القيمة المفترضة للبيئة ومصادرها الطبيعية وعن الاستعمالات المتوقعة، وكذلك نفقات تقدير هذه الأضرار"[٣]، أي التعويض

= إهماله قد يترتب عليه الضرر. وبالتالي يتميز "الخطأ الإرادي" والذي يرادفه في النظام القانوني اللاتيني الخطأ غير المغتفر، كونه يقاس بمعيار شخصي، بخلاف الخطأ الجسيم في النظام القانوني اللاتيني والذي لا يستلزم فيه موقفا نفسيا من المخطيء، فيكفي أن يكون ما تم ارتكابه من خطأ هو مما لا يقع من أشد الناس إهمالا، فالمعيار في النظام القانوني اللاتيني موضوعي.

(١) ندين في بيان هذه الملاحظة إلى أستاذنا الدكتور جلال محمدين، المرجع السابق، ذات المكان. على إننا نسمح لنفسنا على استحياء بأن نختلف مع سيادته في ترجمة "strict" إلى موضوعية، حيث فضلنا أن نحتفظ هذه الترجمة للاصطلاح "absolute" والذي ترجمه سيادته إلى مطلقة. فبدون ذلك لن يكون هناك معنى مستفاد من القول بأن المسئولية الموضوعية قد أصبحت مطلقة، فما الفارق بين المسئولية الموضوعية والأخرى المطلقة؟ كذلك، أنظر في تكييف المسئولية في قانون التلوث الأمريكي بكونها موضوعية: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢١٤-٢١٥. ومع ذلك فإنه في رأينا طالما أن القانون الأمريكي لا يزال يتيح الفرصة أمام المسئول في دفع المسئولية، على الأقل بالاستناد إلى القوة القاهرة؛ فإنه يصعب وصف المسئولية بالموضوعية، وذلك توافقاً مع المبدأ الذي أوضحه العلامة السنهوري في شأن التفرقة بين الخطأ المفترض والمسئولية الموضوعية. أنظر سابقا، ص ٣٤. وعلى كل حال فإن المسألة لا تعدو اختلافا حول استخدام المصطلحات، أنظر لاحقا ص ١١٦-١١٨.

(٢) ومع ذلك ينتهي أستاذنا الدكتور جلال محمدين إلى أنه "... وعلى الرغم من أن قانون التلوث بالزيت يسمح بالتعويض عن الخسارات المتحققة وعن فوات الكسب. ومن المؤسف أن لجنة إعداد هذا القانون لم توضح نطاق تطبيق هذا القانون من حيث أشخاص المضرورين". نقلا عن: مرجعه السابق الإشارة إليه، ص ٧٢.

(٣) إنها المبالغ التي يطالب بها من يطلق عليهم الأمين أو الوصي العام "Public Trustees" وبالتالي لا يلزم للحصول على التعويض أن يتعلق بملكية المضرور أو حيازته، أو أن تكون البيئة =

عن "الضرر البيئي"

وبذلك يحين التساؤل عن موقع النظام القانوني المصري من المواقف السابقة، التقليدية منها والحديثة؛ إنه التساؤل الذي نخصص للإجابة عنه المطلب التالي بيانه.

المطلب الثالث
تقييم نظام المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن في مصر

تمهيد وتقسيم:

من نافلة القول الإشارة إلى أنَّ المشرع المصري قد نقل في التقنين المدني القديم أحكام المسئولية عن القانون الفرنسي، وتأثر بما انتهى إليه القضاء الفرنسي من افتراض الخطأ في حالات معينة، على أنه أغفل النص على المسئولية الخاصة بالبناء، والمسئولية عن الأشياء غير الحية، ولقد استدرك التقنين المدني لعام ١٩٤٨، والمعمول به حاليا، هذا النقص على أنه لم يتبن نظرية تحمل التبعة، وإن كان قد أعطاها المشرع دوراً محدوداً في بعض القوانين لأغراض اجتماعية واقتصادية.

وبوصفه من قبيل النظم القانونية اللاتينية، فإن النظام القانوني المصري قد تأثر بعيوب ومميزات النظام القانوني اللاتيني[1]، وذلك في مقابل نظام القانون العمومي، من حيث معالجة المسئولية المدنية، والسابق الإشارة إليها.

ويبقى التساؤل عما إذا كان النظام القانوني المصري يتضمن نصوصاً تشريعية خاصة، تحد من تلك العيوب، وتعظم من المميزات؟ ونقصد بذلك، التساؤل

= من الأمور التي يعتمد عليها المضرور في معيشته وكسب رزقه نقلا عن. جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٩٢. كذلك: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٤٠

(١) انظر سابقا ص ٣٠-٣٧

عن مدى تمتع قانون البيئة المصري بنظام خاص للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن؟

لا شك أن قانون البيئة المصري، يُعدُّ إجمالاً خطوةً متقدمة في حماية البيئة، على أنه يتعرض للعديد من المآخذ ولعلَّ منها عدم معالجته الشاملة للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، حيث فضَّل الإحالة على التنظيم الدولي، والتقنين المدني، في هذا الشأن، وذلك بموجب الفقرة ٢٨ من مادته الأولى، في حين أن ذلك النظام ليس بالشامل، كما أن التقنين المدني قاصرٌ في مواكبة خصوصية هذه النوعية من المسئولية[١].

ومع ذلك فإننا نختلف مع البعض الذي اكتفى بالإشارة إلى تلك الإحالة للانتهاء إلى خلو قانون البيئة المصري من نظام خاص للمسئولية المدنية عن التلوث البحري[٢]، وذلك في ظل قراءتنا للعديد من نصوص هذا القانون، لاسيما أحكام نص المادة ٥٤ منه. ففي رأينا ينبغي أن نقرأ المادة ٢٨/١ من قانون البيئة في ظل الأحكام الخاصة للمادة ٥٤ منه، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: تفسير المادة ٢٨/١ من قانون البيئة.

اعتنى المشرع المصري في قانون البيئة بتعريف التعويض بنصه في المادة ٢٨/١ على أنّ "*التعويض: يقصد به التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتب على تطبيق الأحكام الواردة في القانون المدني والأحكام الموضوعية الواردة في الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية المنضمة إليها جمهورية مصر العربية أو التي تنضم إليها مستقبلاً بما في ذلك الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام ١٩٦٩ أو أية حوادث تلوث أخرى تنص عليها اللائحة التنفيذية لهذا القانون*".

---

(١) المادة ٢٨/١ منه.

(٢) انظر على سبيل المثال: سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٨-٤٩.

وكما هو واضح فإن هذا النص لم يتعرض لأساس المسئولية، والحال إنه لم يتعرض لركن الخطأ، ولكن لأثر المسئولية ألا وهو التعويض. ومع ذلك فإن هذا النص قد جعل الفقه المصري يرجع إلى التقنين المدني عند تناوله أساس المسئولية عن ضرر التلوث البحري، وبالتالي انتهى البعض إلى جواز تأسيس المسئولية المدنية عن ذلك التلوث على أساس المسئولية الشيئية، وذلك بوصف السفينة شيء خطر يحتاج من حارسه، مالك السفينة أو مشغلها، عناية خاصة. إنها المسئولية التي تُراعي مصالح المضرور بما تتضمنه من قرينة مسئولية، أي عدم الحاجة إلى إثبات الخطأ.

وعلى الرغم من اتفاقنا مع الرأي السابق من حيث المبدأ، إلا إننا ننتقد تعميمه، ففي رأينا لا يجوز أن نحدد أساس المسئولية المدنية عن التلوث البحري في جميع صوره دون الأخذ في الاعتبار بالأحكام الخاصة الواردة في المادة ٥٤ من قانون البيئة، والتالي بيان تحليلها.

ثانياً: تفسير المادة ٥٤ من قانون البيئة

تحدد المادة ٥٤ من قانون البيئة أحوال الإعفاء من المسئولية الجنائية عن التلوث البحري، وذلك على الرغم من تحقق الركن المادي لجريمة التلوث البحري ونسبتها إلى الفاعل، وأثر ذلك الإعفاء على المسئولية المدنية عن وقوع التلوث، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) أحوال الإعفاء من العقوبة.

على الرغم من تجريم التلوث نزولاً على مصلحة سلامة البيئة البحرية؛ إلا أنه لم يكن من بدٍ من تغليب مصالح أخرى أجدر بالرعاية على هذه المصلحة. إنها مصالح سلامة السفينة، وسلامة الأرواح، وحرية الملاحة، وتشجيع استغلال البحر في نقل البترول بالأنابيب والتنقيب.

فإذا استهدف سلوك التلوث *"تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها"*

فإنه سوف يعفى من التجريم. وبطبيعته فإن التلوث الناتج عن تأمين سلامة السفينة[1] أو سلامة الأرواح عليها قد يكون متعمداً. فمن المعلوم، إنّ الكثير من عمليات إنقاذ السفن قد تتضمن تفريغاً متعمداً لوقودها.

كما إنّ التلوث الناتج عن *"التفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو أحد أجهزته"* لا يُعد جريمة، وذلك *"...بشرط ألا يكون قد تم بمعرفة الربان أو المسئول عنها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن إهمال"*.

أيضاً التلوث الناتج عن *"كسر مفاجئ في خط أنابيب يحمل الزيت والمزيج الزيتي أثناء عمليات التشغيل أو أثناء الحفر أو استكشاف أو اختبار الآبار، بدون إهمال..."*، فهو ليس بجريمة.

(٢) أثر الإعفاء على المسئولية المدنية.

على الرغم من أنّ فعل التلوث في الصور السابقة معفي من العقوبات المنصوص عليها في قانون البيئة؛ إلا أنّ ذلك الفعل يظل غير مشروع، والدليل على ذلك أنّ رفع العقوبة عنه لم يمنع من النص على أنّ *"كل ذلك دون إخلال بحق الجهة المختصة في الرجوع على المتسبب بتكاليف إزالة الآثار الناجمة عن التلوث والتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عنه"*.

ولسنا في حاجة إلى التذكير بأن المسئولية المدنية وإن كانت تقوم بقيام المسئولية الجنائية، لغلبة إضرار الجرائم بالغير؛ إلا أن ذلك ليس بالأمر المطلق كما في حالة غياب الضرر ومثال ذلك جرائم الشروع، أو عند الإعفاء من العقوبة. وبذلك، فإنّ المسئولية المدنية أوسع نطاقاً من المسئولية الجنائية، فقد تقوم المسئولية المدنية دون الجنائية[2]. وبذلك فإن إعفاء المتسبب من العقوبة الجنائية بموجب

---

(١) يُلاحظ أن النص لم يتعرض للتلوث الناتج عن إجراءات متخذه لسلامة الشحنة.

(٢) وعلى الرغم من أن اجتماع المسئولية المدنية والجنائية لا يمس استقلالهما؛ إلا أنه لا يغيب عن الذهن أن للمسئولية الجنائية تأثيرها على المسئولية المدنية من حيث التالي:

- عدم تقادم الدعوى الجنائية يترتب عليه عدم سقوط الدعوى المدنية. =

قانون البيئة لا يمنع من خضوعه للمسئولية المدنية.

وما يهمنا في هذا المقام أنّ بعض الأفعال غير المشروعة التي تناولها النص قد تقع بتأثير قوةٍ قاهرةٍ، كما هو الحال في شأن تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها، ومع ذلك فإنها في ظل وضوح عبارة النص ستظل خاضعة لمبدأ التعويض.

وبذلك، يتميز النظام القانوني المصري على دول النظام القانوني اللاتيني التي لم تعالج المسئولية المدنية عن التلوث البحري بأحكام خاصة، بالتالي:

أ- يجوز للجهة الإدارية المختصة أن تطالب بالتعويض عن تكاليف إزالة التلوث.

ب- يجوز للجهة الإدارية المختصة أن تطالب بالتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عن التلوث. وبصفة خاصة، يجوز أن تفسر عبارة "الأضرار الناجمة عن التلوث" بما يجعلها تتضمن "الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها"[1]. فمن المعلوم أن قانون البيئة ينص على أن صندوق حماية البيئة تؤول إليه "التعويضات التي يحكم بها أو يتفق عليها عن الأضرار التي تصيب البيئة"، وتودع فيه على سبيل المثال بصفة مؤقتة مثل تلك التعويضات[2]. وبالتالي فإن قانون البيئة المصري يتغلب على قصور الأنظمة القانونية اللاتينية التقليدية من حيث حسم التعويض عن "الضرر

= • يجوز رفع الدعوى المدنية أمام المحكمة الجنائية.
• يتقيد القاضي المدني بالحكم النهائي الصادر في الدعوى الجنائية.

(١) وإن كنا نفضل أن تكون الفقرة الثانية من المادة ٥٤ أكثر صراحة كما فعلت على سبيل المثال المادة ٧١ من القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم ٢٤ لسنة ١٩٩٩ والتي تنص على أنْ *"كل من تسبب بفعله أو إهماله في إحداث ضرر للبيئة أو الغير نتيجة مخالفة الأحكام الواردة بهذا القانون أو اللوائح أو القرارات الصادرة تنفيذاً له يكون مسئولاً عن جميع التكاليف اللازمة لمعالجة أو إزالة هذه الأضرار، كما يلزم بأي تعويضات قد تترتب عليها"* (الجريدة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة، رقم ٣٤٠، السنة الثامنة والعشرون، الصادر في شهر أكتوبر ١٩٩٩).

(٢) المادة ١٤.

البيئي"[١]، وتحديد الجهة الإدارية المختصة بالمطالبة به ألا وهي "جهاز شئون البيئة"، المشرف على صندوق حماية البيئة[٢].

ج- التعويض عن تكاليف إزالة التلوث وما ينجم عنه من أضرار تصيب الجهة الإدارية، بما يشمله ذلك من "ضرر بيئي"، مؤسس عندئذ على مجرد ركن الضرر، فالمسئولية عندئذ "موضوعية" وليست مجرد "شيئية"، فالمسئول ليس له دفع المسئولية ولو بالقوة القاهرة وهي التي قد تتحقق على سبيل المثال في حالات تأمين سلامة السفينة أو الأرواح.

ومع ذلك، نأخذ على نص المادة ٥٤ من قانون البيئة إنها لم تشر إلى الموقف مما تتحمله الجهة الإدارية من تكاليف وأضرار نتيجة تفاديها وقوع "تهديد" بالتلوث البحري، أو للحد من الآثار السلبية لوقوع التلوث البحري أي "التدابير الوقائية". فهذه ليست بحالة إزالة أثر ولكن منع لوقوعه أصلاً.

صفوة القول إذن، إنَّ المشرع المصري يؤسس المسئولية المدنية عن بعض صور ضرر التلوث البحري على مجرد ركن الضرر (فتكون المسئولية عنها موضوعية). هذا بالطبع ما لم يوجد نص خاص على خلاف ذلك، وهو ما يتحقق بأحكام الاتفاقيات الدولية والتي تُعد مصر طرفاً فيها.

وبذلك، نخلُص من الفصل الأول، والذي خصصناه لبحث دوافع إبرام اتفاقية الوقود، إلى أنَّ هذه الاتفاقية تلبي حاجة دولية ملحة نتيجة تزايد خطر التلوث البحري بوقود السفن في ظل أنظمة قانونية داخلية غير متجانسة وغير ملائمة لمعالجة موضوع دولي بطبيعته. وبذلك يحين الوقت لتناول نطاق هذه الاتفاقية، وهو ما نخصص له الفصل التالي بيانه.

---

(١) قارن: سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٨-٤٩. ومع ذلك أنظر في إقرار التعويض عن الضرر البيئي في القضاء المصري حكم تشالنجر، غير منشور، وصادر عن محكمة بورسعيد الابتدائية في ١٩٩٦/١٢/٢٢، مشار إليه في: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٩.

(٢) أنظر: سعيد قنديل، المرجع السابق، ص ٩٠؛ محسن البيه، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٥، وص ٢١٢.

الفصل الثاني
نطاق تطبيق اتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

يتطلب تناول تطبيق اتفاقية الوقود البدء بتحديد شروط هذا التطبيق، وهو ما نطلق عليه النطاق الإيجابي للاتفاقية، ثم تناول الأحوال المستبعدة من الخضوع لذلك النطاق على الرغم من استيفائها لشروطه، وهو ما نطلق عليه النطاق السلبي للاتفاقية.

وبذلك؛ فإن هذا الفصل ينقسم إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: النطاق الإيجابي لتطبيق الاتفاقية.

المبحث الثاني: النطاق السلبي لتطبيق الاتفاقية (الاستبعاد من نطاق التطبيق).

المبحث الأول
النطاق الإيجابي لتطبيق الاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

تتنوع شروط تطبيق اتفاقية الوقود، فمنها ما هو يتعلق بموضوعها، ومنها ما يتعلق بمكان الوقائع الخاضعة لها، ومنها ما هو يتعلق بالأشخاص الخاضعين لها، انتهاءً بالشروط التي تحدد النطاق الزماني لأحكامها.

وبذلك، ينقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: النطاق الموضوعي للاتفاقية.

المطلب الثاني: النطاق المكاني للاتفاقية.

المطلب الثالث: النطاق الشخصي للاتفاقية.

المطلب الرابع: النطاق الزماني للاتفاقية.

المطلب الأول
النطاق الموضوعي للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

ولئن كانت اتفاقية الوقود، تفيد من عنوانها الرسمي كونها تتعلق بتنظيم المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي. الا إنها في حقيقة الأمر لا تغطي كافة أوجه حوادث ذلك التلوث. وبذلك يلزم قبل تناول النظام القانوني للمسئولية المدنية في اتفاقية الوقود تحديد عناصر حادثة التلوث المعنية في هذه الاتفاقية، إنها العناصر التي نطلق عليها: عائمة التلوث، ومادة التلوث، وواقعة التلوث. إنها العناصر التي سوف نتناولها على الوجه التالي بيانه.

أولاً: عائمة التلوث.

تتميز اتفاقية الوقود بتبنيها لمفهوم واسع للعائمات المتسببة في حادثة التلوث، وهو ما يتطلب بيان مدى ذلك الاتساع، ثم التعليق عليه من منظور القانون المقارن، واتجاهات الاتفاقيات الدولية للمسئولية، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) المفهوم الواسع للعائمة.

اهتمت اتفاقية الوقود بتحديد المقصود من "السفينة"[١] فلقد عرفتها بأنها: "*أي منشأة بحر أو أداة بحرية، أيا ما كانت*"[٢]. إنها الترجمة التي نتخيرها تفضيلاً على النص العربي الرسمي للاتفاقية في هذا الشأن، وهو الذي ينص على أن "السفينة" هي "*أي مركب صالح للملاحة البحرية وأية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان*". فترجمتنا هي الأقرب إلى مضمون النصين الرسميين الفرنسي[٣]

---

(١) "Ship – Navire"

(٢) المادة ١/١ من اتفاقية الوقود.

(٣) "Navire signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, qu'il soit"

والإنجليزي[1].

وبوجه خاص يُعد إدراج اتفاقية الوقود "للأداة البحرية"[2] ضمن مفهوم السفينة، توسعاً لما هو عليه مفهوم السفينة، على الأقل في ظل قانون التجارة البحرية المصري، والصادر بموجب القانون ٨ لسنة ١٩٩٠، والذي نشير إليه لاحقاً بالتقنين البحري المصري. وهو ما جعل البعض يرى أن الاتفاقية لا تقتصر على السفينة بمعناها الفني، بل تكتسب مفهوماً واسعاً يجعلها تغطي كل "كيان عائم"[3].

فوفقاً للتقنين البحري المصري تُعرف السفينة بكونها *"كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف تحقيق الربح"*[4]. وبذلك يدخل ضمن مفهوم السفينة "الزلاقات أو الزاحفات الهوائية" وذلك في اللحظة التي تمارس نشاطها فوق البحر، على أنه يستبعد من مفهومها "عائمات الملاحة الداخلية" لأنها غير مجهزة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

ويحق التساؤل، عما إذا كانت الاتفاقية تسري أيضاً في حق الحطام البحري؟

في حقيقة الأمر، لم تتعرض اتفاقية الوقود إلى هذه المشكلة. والجدير بالذكر إنَّ الحطام البحري يخرج وفقاً للتقنين البحري عن النطاق الفني للمقصود من السفينة.

وينتهي الفقه إلى أنَّ للحطام شرطين: أولاً، عدم القدرة على الطفو؛ وثانياً، الترك. ويتقاسم الموقف من مدى دخول الحطام ضمن مفهوم السفينة في النظام القانوني للمسئولية المدنية عن التلوث البحري رأيان. الرأي الأول، يرى استبعاد

---

(1) "Ship means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatever".

(2) "seaborne craft – engin marin".

(3) "floating objects". أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١

(4) المادة ١/١ من التقنين البحري المصري.

الحطام لعدم قابلية التصرف في شحنته، بينما يرى رأي ثان عدم استبعاد الحطام تأسيساً على الواقعة المسببة للتلوث[1].

وكما هو عليه الحال في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ فإن اتفاقية الوقود لم تتطلب وجوب تسجيل السفينة المتسببة في التلوث في دولة متعاقدة، لانطباق الاتفاقية[2].

وبذلك تكون اتفاقية الوقود قد تبنت مفهوما واسعا للسفينة بشكل لا يجعلها مطابقة لمفهومها التقليدي، فهي تمتد إلى ما عداها من منشآت عائمة.

ولا تفوتنا الإشارة إلى أنه، إذا تم تزويد السفينة بالوقود من صندل زيوت "oil barge" أو "ناقلة توريد" "supply tanker"؛ فإنه من الأهمية بمكان تجديد العائمة التي صدر عنها التلوث، فمن المعلوم أن حدوث التلوث عن عائمة توريد الوقود "bunkering vessel" يؤدي إلى خضوعها لاتفاقيتي المســـــئولية المدنية والصندوق، وبروتوكولاتهما حسب الأحوال[3].

(٢) تقييم المفهوم الواسع للعائمة.

يأتي اتساع مفهوم السفينة في مجال اتفاقية الوقود بما يتفق مع اتجاه عام في قانون التلوث البحري، سواءً في شقه الدولي أو الداخلي، فهو يعد من ملامح ذاتية هذا القانون، وذلك على النحو التالي بيانه.

(أ) الاتفاقيات الدولية والمفهوم الواسع للعائمة.

لا يُعد تبني اتفاقية الوقود لمفهوم واسع للمقصود من السفينة بالأمر الجديد،

(١) أنظر: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٥.

(٢) قارن رأي الفقيهة الفرنسية "Rémond-Gouilloud"، مذكور في: المرجع السابق، ص ٢٢.

(٣) أنظر: دولارو واندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٥-٢٦٦.

فهو يتفق مع اتجاه اتفاقيات المسئولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت، والذي بدأ باتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، وهو ما اقتفته أيضاً اتفاقية المواد الخطرة لعام ١٩٩٦.

فوفقاً لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، فإن السفينة هي *"أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كانت والتي تنقل بالفعل الزيت صباً"*[1]. أما وفقاً لبروتوكول تعديلها لعام ١٩٩٢؛ فإن السفينة *"هي أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كان تم بناؤها أو كيفت لنقل الزيت صباً ..."*[2]. ووفقاً لاتفاقية المواد الخطرة، فإن السفينة *"هي أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كان"*[3].

(ب) القوانين الداخلية والمفهوم الواسع للعائمة.

كذلك، إذا كان التقنين البحري المصري يربط بين السفينة وبين فكرة الملاحة البحرية؛ فإن هذا مرجعه أن هذا التقنين وجد لملاءمة ظروف هذه الملاحة. وهي الملاحة التي لا تقوم بها غير ذلك من العائمات، والتي استقر الفقه على وصفها بالمراكب. وذلك في مقابلة العائمات القادرة على الملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتي تحتكر وصف السفينة. أما قانون التلوث البحري فإن موجهاته مختلفة فهو معني بالبيئة ذاتها وحمايتها، ومن هنا كان من المنطقي تبنيه لأوسع مفاهيم العائمات والتي تخضع لأحكامه، وهو ما وصل في بعض القوانين الداخلية إلى إخضاع

---

(١) المادة ١/١، والترجمة للمؤلف، لغياب النص الرسمي العربي. حيث يجري النص الإنجليزي على أن السفينة هي: "any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo". ومما تجدر الإشارة إليه، إن النص العربي المنشور في الجريدة الرسمية المصرية ينص على أن السفينة: *أي سفينة تعبر البحار أو أي وحدة عائمة من أي نوع كانت وتحمل فعلاً الزيت سائباً كبضاعة*".

(٢) المادة ١/١، الترجمة للمؤلف، لعدم دقة النص الرسمي العربي. حيث يجري النص الإنجليزي على أن السفينة هي: "any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever, constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo..."

(٣) المادة ١/١، والترجمة للمؤلف، لعدم دقة النص الرسمي العربي. حيث يجري النص الإنجليزي على أن السفينة هي: "any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever".

المنشآت الثابتة في البحر، بل والشاطئية لأحكامها[١].

فعلى سبيل المثال، وبالرجوع إلى قانون البيئة المصري، والذي يركز على حماية البيئة، نجده يتبنى لها مفهوماً واسعاً، حيث يعرفها بكونها: *"المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت"*[٢].

وبذلك؛ فإن قانون البيئة المصري، مدفوعاً برغبة حماية البيئة في أوسع صورها، يتبنى معان خاصة به على خلاف ما تجري عليه أسس القانون البحري.

فعلى سبيل المثال يعرف قانون البيئة البحرية "السفينة" بكونها: *"أي وحدة بحريه عائمة من أي طراز أو تسير فوق الوسائد الهوائية أو المنشآت المغمورة، وكذلك كل منشأ ثابت أو متحرك يقام على السواحل أو سطح المياه بهدف مزاولة نشاط تجاري أو صناعي أو سياحي أو علمي"*[٣].

فمن جهة لم يقصر قانون البيئة السفينة على العائمات التي تصلح للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، بل أضاف إليها، "وحدة بحرية من أي طراز"، فشمل تلك الوحدات التي "تسير فوق الوسائد الهوائية" و"المنشآت المغمورة" أي الحطام البحري؛ بل أنه مدّ مفهومه للسفينة إلى الوحدات غير العائمة، فشمل "المنشآت المغمورة" وكل "منشأ ثابت"؛ فضلاً عن عدم ضرورة وجود المنشأة في

---

(١) وبذلك نتساءل عما إذا كان يمكن القول بأن قانون التلوث البحري يتمتع بالذاتية التي تجعله تستقل عن بقية مواضيع القانون البحري؟ فإذا كانت ذاتية القانون البحري مستمدة من خطورة الملاحة في البيئة البحرية، وبالتالي اقتصر تطبيقه على العائمات القادرة على مواجهة تلك الخطر. فإن قانون التلوث البحري معني بضعف البيئة البحرية تجاه خطر التلوث، وبالتالي فهو غير معني بطبيعة مصدر ذلك الخطر، أي سواء أكان سفينة أو غير ذلك من العائمات.

(٢) المادة ١/١ من قانون البيئة.

(٣) المادة ١/٣٠ من قانون البيئة. كما أنه قد تبنى وصفاً خاصاً بناقلات البترول حيث اختصها بوصف "ناقلة المواد الضارة"، وعرفها بكونها: *"السفينة التي بنيت أصلاً أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنات من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك ناقلات البترول عند شحنها كليا أو جزئيا بمواد ضارة غير معبئة وفقا لأحكام الفصل الأول من الباب الثالث من هذا القانون"* (المادة ١/٣٣ من قانون البيئة).

البحر، فالسفينة تشمل كل "منشأ يقلم على الساحل".

وكما أسلفنا فإن الموقف من تبني مفهوماً واسعاً للعائمات، يأتي متوافقاً مع اتجاه عام يعبر عن ذاتية قانون التلوث. فعلى سبيل المثال بالرجوع إلى قانون التلوث بالزيت الأمريكي لعام ١٩٩٠[١]، نجده أيضا يتبنى مفهوماً واسعاً للعائمات الخاضعة لأحكامه[٢]. فهو يعرف السفينة بكونها *أي وصف العائمات أو أي أداة صناعية تستعمل، أو تكون قابلة للاستعمال كوسيلة نقل على المياه، فيما عدا السفن العامة*"[٣].

وبذلك يقال أن قانون التلوث بالزيت الأمريكي ينطبق على "كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها من التسهيلات[٤] البحرية"[٥].

فوفقا لقانون التلوث بالزيت الأمريكي، فإن "المرافق البحرية" "Maritime Facilities" هي عبارة عن "منشآت" أو "معدات" أو "أجهزة"، ومثالها "صهاريج التخزين، الأنابيب، حفارات البترول، معامل التكرير، المنصات البحرية وغيرها"[٦].

ويمكن بتقسيم المرافق البحرية على نوعين: النوع الأول، فهو "المرافق الشاطئية" "Onshore Facilities" و"هي تلك التي توجد على أو تحت اليابسة أو تكون مرتبطة بها، ولكن يخرج عن نطاق تلك الوسائط تلك التي تكون مرتبطة أو

---

(١) أنظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٥.

(٢) أنظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٣.

(٣) وهو ما نصه:

"Vessel" means every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water, other than a public vessel".

(٤) وهو الاصطلاح الذي نفضل ترجمته إلى "المرافق".

(٥) أنظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٥.

(٦) نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

موجودة في قاع البحر"[1]؛ أما النوع الثاني فهو "المرافق غير الشاطئية" "Offshore Facilities" "وهي تلك التي تكون بعيدة عن الشاطئ في أو على أو تحت المياه الصالحة للملاحة البحرية للولايات المتحدة الأمريكية ويشمل ذلك حفارات الزيت، وكذلك المنصات حتى ولو كانت موجودة خارج المياه الإقليمية"[2]. إنه المفهوم الذي يأخذ به قانون البيئة المصري من حيث تطبيقه على المنشأ الثابت أو المتحرك على الساحل أو في المياه.

ثانياً: مادة التلوث "وقود السفن الزيتي".

تتعلق اتفاقية الوقود بتنظيم المسئولية المدنية عن نوع معين من مواد التلوث، ألا وهو "وقود السفن الزيتي"، وهو ما يتطلب الإيضاح مع الإشارة إلى موقف القانون الداخلي، من هذا النوع من الملوثات.

(١) ماهية "وقود السفن الزيتي" في اتفاقية الوقود.

تتعلق اتفاقية الوقود بالتلوث الناتج عن "وقود السفن الزيتي"[3]، وهو ما عرفته الاتفاقية بكونه *أي زيت معدني هيدروكربوني، ويشمل ذلك زيت التزليق، المستخدم أو المتوخى استخدامه لتشغيل السفينة أو دفعها، وأي مخلفات من هذه الزيوت*"[4].

وإذا كان النص العربي الرسمي لاتفاقية الوقود يستخدم اصطلاح "وقود السفينة الزيتي"، فإن النص الإنجليزي الرسمي يستخدم اصطلاح مكون من لفظ واحد ألا وهو "Bunker". ومن المعلوم أن هذا الاصطلاح يعود في استخدامه إلى العهد الذي كانت السفن تدار فيه بواسطة المولدات البخارية والتي تقوم على إحراق الفحم، وهو يصف مستودع ذلك الوقود، وعلى الرغم من اندثار مثل هذا النوع من

---

(١) نقلا عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) نقلا عن: المرجع السابق، ص ٧٦.

(٣) "Bunker oil – Hydrocarbures de soute".

(٤) المادة ٥/١ من اتفاقية الوقود.

السفن في العصر الحديث إلا أن الاصطلاح لا يزال مستخدماً في العصر الحديث[1].

ومما تجدر الإشارة إليه، إنّ بعض السفن في العصر الحديث لا تدار عن طريق إحراق الوقود، ومثال ذلك السفن الناقلة للغاز "LNG" والتي تدار محركاتها في أثناء الرحلة التي تحمل فيها الشحنة "laden voyage" ببعض ما ينتج من حمولتها من غاز، على إن هذه السفن تعود إلى استعمال الوقود الزيتي في رحلة العودة الفارغة "ballast voyage"[2].

ومن المعلوم، إنّ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (حتى بعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢) تقتصر على التلوث الصادر عن الناقلات "tankers"، وبالتالي فإنها تستبعد: "سفن البضائع" "cargo ships"، و"سفن الغاز الطبيعي المسال" والتي يطلق عليها اختصاراً "LNG"[3]، و"سفن غاز البترول المسال" والتي يطلق عليها اختصاراً "LPG"[4]، و"ناقلات الكيماويات"، و"سفن الركاب"، وغير ذلك من السفن التي لا تنقل البترول صباً.

ولا يغيبن عن الذهن، إنّ تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي لم يكن مستبعداً بشكل كلي من التنظيم الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث بالزيت. فحوادث التلوث بوقود ناقلات البترول، كانت، ولا تزال، تخضع لاتفاقية المسئولية المدنية، وإن كان ذلك يتم بمدى متفاوت في نص الاتفاقية لعام ١٩٦٩، عنه بعد تعديلها بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢، وذلك على النحو الذي سنتناوله لاحقاً ضمن بياننا للنطاق السلبي لاتفاقية الوقود، ونقصد بذلك حوادث التلوث بوقود

---

(١) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٤.

(٢) انظر: المرجع السابق، الهامشين ١ و٢ من ص ٢٦٣. يقصد من Ballast مياه الصابورة وهي المياه التي تملء بها خزانات السفينة لكي تبقى في توازن أثناء ملاحتها الفارغة، وبذلك توصف تلك المياه أيضاً بمياه الاتزان (المادة ١٦٨ من قانون البيئة).

(٣) "Liquefied Natural Gases".

(٤) "Liquefied Petroleum Gases".

السفن الزيتي والتي استبعدتها اتفاقية الوقود من نطاق تطبيقها[1].

(٢) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون الداخلي.

في ظل عدم نفاذ اتفاقية الوقود؛ فإنه سيصبح لتحديد أثر كون التلوث عائداً إلى "وقود السفن الزيتي" في الأنظمة القانونية الداخلية أهمية عملية، وهو ما سوف نشير إليه في مصر ثم في الولايات المتحدة الأمريكية.

(أ) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون المصري.

يُعد "وقود السفن الزيتي" ضمن الملوثات التي اعتنى قانون البيئة بالإشارة إليها وإن لم يخصص لها معالجة خاصة.

فبالرجوع إلى تعريف قانون البيئة لما أطلق عليه "المواد والعوامل الملوثة"، نجده يصفها بكونها: *"أي مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو ضوضاء أو إشعاعات أو حرارة أو اهتزازات تنتج بفعل الإنسان و تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلي تلوث البيئة أو تدهورها"*[2].

وبذلك يندرج وقود السفن الزيتي من قبيل المواد السائلة، والتي تنتج بفعل الإنسان، والتي تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى تلوث البيئة أو تدهورها.

ويندرج وقود السفن الزيتي، أيضاً، ضمن تعريف قانون البيئة لما أطلق عليه"المواد الملوثة للبيئة المائية"، والتي يعرفها بأنها *"أية مواد يترتب على تصريفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغيير في خصائصها أو الإسهام في ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات*

---

(١) انظر لاحقاً ص ٩٣-٩٦.

(٢) المادة ١/١٣ من قانون البيئة.

الأخرى المشروعة للبحر. ويندرج تحت هذه المواد: (أ) الزيت أو المزيج الزيتي؛ ..."[1].

فلقد عرف قانون البيئة "الزيت"[2] بعد ذلك بكونه: "*جميع أشكال البترول الخام ومنتجاته. ويشمل ذلك أي نوع من أنواع الهيدروكربونات السائلة وزيوت التشحيم والوقود والزيوت المكررة وزيت الأفران والقار وغيرها من المواد المستخرجة من البترول أو نفاياته*"[3].

ومع ذلك؛ فإن تعريف قانون البيئة المصري لوقود السفن الزيتي لم يأت في إطار معالجة خاصة للمسئولية المدنية عن حوادث التلوث به، ولكن في إطار إجراءاته المانعة للتلوث وتلك المجرمة لحوادث التلوث.

(ب) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون الأمريكي.

يتميز القانون الأمريكي للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ بأنه قد تبنى تعريفاً واسعاً للزيت[4]، وذلك بشكل يجعله يشمل كافة أشكال الزيت وأنواعه[5]. وبصفة خاصة، فإن الزيت وفقاً للقانون الأمريكي لا يقتصر، كما هو عليه النظام الدولي،

---

(١) المادة ١/١٤ من قانون البيئة.

(٢) ولقد ميزه قانون البيئة عن "المزيج الزيتي" وهو: "*كل مزيج يحتوى على كمية من الزيت تزيد على ١٥ جزءاً في المليون*"(المادة ١/١٥). كذلك "مياه الاتزان غير النظيفة" (مياه الصابورة غير النظيفة) فهي: "*المياه الموجودة داخل صهريج على السفينة إذا كانت محتوياتها من الزيت تزيد على ١٥ جزءاً في المليون*" (المادة ١/١٦).

(٣) المادة ١/١٥ من قانون البيئة.

(٤) وذلك ترجمة للنص التالي:

"any kind or in any from, including, but not limited, petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse, and oil mixed with wastes other than dredged spoil, but does not include petroleum, including crude oil or any fraction thereof, which is specifically listed or designated as a hazardous substance ..."

(٥) انظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٦؛ محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٠-٤١.

على ما كان منقولاً منه كشحنة "cargo" بل يمتد إلى المنقول منه في مستودعات الوقود "bunkers"[1].

وبالتالي فإنه يخضع للقانون الأمريكي للتلوث كافة صور التلوث بالزيت ســـــــــواء أكان زيتاً غير نظيف[2] "persistent oil" أم كان زيتاً نقياً "non- persistent" ويقصد بذلك منتجات الزيت[3].

ويلاحظ أنَّ من المواد البترولية ما يستبعد من نطاق تطبيق القانون الأمريكي للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ نتيجة لكونها من المواد الخطرة "Hazardous Substances" والتي تخضـــــع لقانون خاص في هذا الشأن يطلق عليه "قانون الصندوق الكبير"[4].

ثالثاً: واقعة التلوث.

نبدأ في تناول الواقعة المسببة للتلوث بوقود السفن الزيتي، بأحكام اتفاقية الوقود ونتلوها بعد ذلك بأحكام القانون الداخلي. وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) واقعة التلوث في اتفاقية الوقود.

يتطلب تناول الواقعة المسببة للتلوث وفقاً لاتفاقية الوقود التعرض لها سواءً من حيث "إرادية" وقوعها أو "فعلية" هذا الوقوع، وذلك على النحو التالي بيانه.

---

(١) أنظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٦.

(٢) وهو الاصطلاح الذي يترجم أيضاً إلى المحروقات أو الزيت "الثقيل" أو "الثابت"، أو "المنتجات السوداء" فهي تتعلق بالبترول الخام وما يشبهه، وذلك في مقابلة "المحروقات" أو الزيت "الخفيف" أو "غير الثابت"، أو "المنتجات البيضاء" فهي تتعلق بمنتجات البترول كما هو الحال في شأن الوقود. أنظر في استخدام تلك الاصطلاحات: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٦

(٣) المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) المرجع السابق، ذات المكان.

(أ) واقعة التلوث من حيث "إرادية" وقوعها.

تنص اتفاقية الوقود صراحة على تغطيتها للمسئولية المدنية الناتجة عن أضرار التلوث بوقود السفن وذلك سواءً أخذت صورة "تسرب" أو "تصريف"[1]. وعلى الرغم من عدم تعريف اتفاقية الوقود للمقصود من "التسرب" أو "التصريف"؛ إلا أنه يبدو واضحاً من صراحة اللفظ أن حادث التلوث الخاضع للاتفاقية يمكن أن يكون "إراديا"، وذلك هو التصريف، على أنه قد يكون "غير إرادي" وذلك هو التسرب. وهو ما يصفه الفقه أيضاً "بالحادث العمدي" في مقابلة "الحادث غير العمدي"[2]. ومن المعلوم، إنَّ "إرادية" حادثة التلوث لم تكن واضحة في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[3]، وهو ما تم استدراكه بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢[4]. وهو ما يبدو أن اتفاقية الوقود قد نقلت عنه.

وعلى الرغم من أن حوادث التضرر بوقود السفن تتحقق عند التصادم "collisions"، أو الجنوح "stranding"، فإن نسبة كبيرة من تلك الحوادث تعود إلى خطأ في عمليات تموين السفينة بالوقود في الميناء "transfer operations in port"، وعلى الرغم من أن الحالة الأخيرة لا تؤدي في الغالب إلى تلوث ذي بال إلا إنَّ سجل سوابق الحوادث البحرية يشير إلى إمكانية ترتب أضرار جسمية على مثل هذا النوع من التلوث[5].

(ب) واقعة التلوث من حيث "فعلية" وقوعها.

تُعرف اتفاقية الوقود "الحادثة"[6]، والتي تخضع لأحكامها بكونها *أي الواقعة، أو أي سلسلة من الوقائع ذات منشأ واحد، تسبب أضرار التلوث أو تسفر*

---

(١) المادة ١/٩/أ من اتفاقية الوقود.

(٢) أنظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٤.

(٣) أنظر: المرجع السابق، ص ٤٤-٤٥.

(٤) المادة ٢/٣ من بروتوكول عام ١٩٩٢.

(٥) أنظر: دولازو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٥-٢٦٦.

(٦) "incident – événement".

عن تهديد جسيم وداهم بتسبيب هذه الأضرار"[1].

وبذلك، تتوافق اتفاقية الوقود مع ما انتهى إليه التنظيم الدولي في شأن عدم الاقتصار على واقعة التلوث التي وقعت بالفعل، حيث تمتد إلى تغطية الأضرار الناتجة عن تفادي "تهديد" بوقوع ذلك التلوث. فلقد اشترطت الاتفاقية، توافقاً أيضاً مع التنظيم الدولي، في هذا التهديد شرطين ألا وهما أن يكون التهديد "جسيما" و"داهماً" في شأن تسبيب الضرر. فليست كل تكلفة لتفادي حوادث التلوث البحري يمكن اعتبارها ضرراً.

ولم يكن "مدى" وقوع حادث التلوث، بالفعل، أم كفاية أن يكون هناك "تهديدا" بوقوعه أمراً واضحاً في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[2]، وهو ما تم استدراكه بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢[3]، وهو ما يبدو أن اتفاقية الوقود قد نقلت عنه.

(٢) واقعة التلوث في القانون الداخلي.

نكتفي في شأن تناول الواقعة المسببة للتلوث في القانون الداخلي على الموقف في القانون المصري، ثم في الولايات المتحدة الأمريكية.

(أ) واقعة التلوث في القانون المصري.

يفرق قانون البيئة المصري بين نوعين من حوادث التلوث البحري، ألا وهما "التصريف" و"الإغراق".

ففي شأن "التصريف"؛ فإن قانون البيئة يُعرفه بكونه "*كل تسرب أو*

---

(١) المادة ٨/١ من اتفاقية الوقود.

(٢) انظر حول ذلك بوجه خاص: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٢-٤٣.

(٣) المادة ٤/٢ من بروتوكول عام ١٩٩٢.

انصباب أو انبعاث أو تفريغ لأي نوع من المواد الملوثة أو التخلص منها في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر أو نهر النيل و المجاري المائية، مع مراعاة المستويات المحددة لبعض المواد في اللائحة التنفيذية"[١].

أما "**الإغراق**" فإن قانون البيئة يُعرفه بكونه:" *(أ) كل إلقاء متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية والمصادر الأرضية. (ب) كل إغراق متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للسفن أو التركيبات الصناعية أو غيرها* "[٢].

والمبدأ هو أنّ كلاً من "الصرف" و"الإغراق" محظورٌ وفقاً لقانون البيئة الذي ينص على أنه "*يحظر على جميع السفن أيا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية...*"[٣].

(ب) واقعة التلوث في القانون الأمريكي.

يتميز القانون الأمريكي للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ بأنه يتبنى مفهوماً واسعاً للحادثة التي تؤدي إلى التلوث. فهو لا يُقتصر على الحوادث التي يترتب عليها التلوث، بل يمتد إلى تلك التي تهدد جديا بحدوثه[٤].

---

(١) المادة ١/١٦ من قانون البيئة.

(٢) المادة ١/٢٧ من قانون البيئة.

(٣) المادة ٤٩ من قانون البيئة. وإن كانت ذات المادة قد تخففت في شأن سفن الملاحة العامة بنصها: *أما بالنسبة للسفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة التابعة لجمهورية مصر العربية أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغلها الدولة أو الهيئات العامة وتكون مستعملة في خدمة حكومية غير تجارية والتي لا تخضع لأحكام الاتفاقية، فيجب أن تتخذ هذه السفن الاحتياطات الكفيلة بمنع تلوث البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية*". كما أن هناك إحالة عامة فيما يتعلق بالسفن المصرية في هذا الشأن على المعاهدات الدولية (المادة ٥٠ من قانون البيئة). ومن المعلوم أن الاتفاقية الدولية التي تهيمن على هذا الشق (الوقائي) هي اتفاقية ماربول ٧٣-٧٨، أنظر سابقا ص ٨ هامش ١.

(٤) أنظر: محمد القني، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٨.

المطلب الثاني
النطاق المكاني للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

تبنت اتفاقية الوقود نطاقاً مكانياً لسريان أحكامها يتوافق مع ما انتهى إليه الاتجاه الحديث في الاتفاقيات الدولية للمسئولية المدنية، وذلك سواءً من حيث ترجيح مكان وقوع الضرر، أو تبني أوسع مفهوم لمكان وقوع الضرر، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: ترجيح مكان وقوع الضرر.

يغلب في حادثة التلوث البحري أن تتضمن عنصراً أجنبياً[1]، يتمثل على سبيل المثال في اختلاف جنسية السفينة عن جنسية الإقليم الذي وقع فيه خطأ التلوث، أو تعدد أقاليم الدول التي يتحقق فيها ضرر التلوث. وبذلك جاءت اتفاقية الوقود لتحقق توحيد قانون التلوث البحري عالمياً، في شأن المسئولية المدنية الناتجة عن تلك العلاقات الدولية، وذلك تفادياً لتعدد حلول الأنظمة القانونية الداخلية. فلا شك أن هذا الوضع، يؤدي إلى عدم إمكانية حساب درجة خطر الأنشطة التي تؤدي إلى التلوث البحري، وبالتالي صعوبة تغطيتها التأمينية.

وتتميز اتفاقية الوقود من منظور هدفها التوحيدي، بأنها تستهدف أقصى درجاته، فهي لا تقتصر على علاقات المسئولية ذات العنصر الأجنبي بل تمتد لتنظم المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ولو كانت علاقة المسئولية وطنية في كافة عناصرها[2]، وذلك طالما قد وقع الضرر في النطاق المكاني للاتفاقية، أي في دولة طرف في الاتفاقية. وبذلك يقتصر دور النظام القانوني

---

(١) أنظر: هيل "Hill"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤١٨.

(٢) وإن كانت سفن الملاحة الوطنية من الممكن استثناءها من أحكام اتفاقية الوقود. أنظر لاحقاً ص ١٠١.

الداخلي على استكمال ما تغفله هذه الاتفاقية.

ثانياً: مفهوم مكان وقوع الضرر.

تبنت اتفاقية الوقود[1] ذات معيار النطاق المكاني الذي انتهى إليه بروتوكول اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٩٢[2]، وهو المعيار الواسع[3]، والذي يمد من نطاق تطبيق الاتفاقية ولو كان مكان وقوع الضرر هو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرفٍ في الاتفاقية، وذلك بعد أن كانت اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ تتبنى معياراً ضيقاً، يقصر النطاق المكاني على وقوع الضرر في البحر الإقليمي[4]. وتنطبق اتفاقية الوقود بعد ذلك على الإجراءات الوقائية وذلك "*أينما اتخذت، لتجنب هذه الأضرار أو تقليلها إلى أدنى حد*"[5].

وغنيٌ عن الذكر، إنَّ "البحر الإقليمي"[6]، أو المياه الإقليمية، هي "تلك المساحات البحرية التي تنحصر بين الإقليم البري، والمياه الداخلية للدول من جانب والبحر العالي من جانب آخر"[7]. ووفقاً للمادة الثانية من اتفاقية قانون البحار؛ فإنه لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً اعتباراً من خطوط الأساس المقررة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية[8].

---

(١) المادة ٢ من اتفاقية الوقود.

(٢) المادة ٣ من بروتوكول المسئولية المدنية لعام ١٩٩٢. أنظر: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٣٧-١٣٩.

(٣) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٢-٦٦٣.

(٤) المادة ٢ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٥) المادة ٢/ب من اتفاقية الوقود.

(٦) "The territorial sea – la mer territoriale".

(٧) محمد سامي عبد الحميد، ومحمد السعيد الدقاق، ومصطفى سلامة حسين، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص ٣٦٤.

(٨) والمقرر في القانون البحري العام أن البحر الإقليمي يخضع للسيادة الكاملة للدولة الشاطئية، مع وجود بعض القيود لبعضها صلة بموضوع التلوث البحري. فعلى الرغم من أن للدولة الشاطئية سيادة كاملة على بحرها الإقليمي إلا أنه يقيد بحق المرور البريء، وهو الذي يمنح السفن الأجنبية رخصة الإقامة أو التوقف في البحر الإقليمي. كما أن السفن الأجنبية الحربية تتمتع بحصانة لا تجعلها تخضع للاختصاص الموضوعي أو الإجرائي للدولة الشاطئية. أنظر المرجع السابق، ص ٣٦٦-٣٦٨. ومع ذلك فإن قطاع =

أمّا المنطقة الاقتصادية الخالصة[1] فإنها "تلك المنطقة التي تمتد إلى مائتي ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي"[2].

كذلك؛ فإنّ قناة السويس تعد من قبيل القنوات البحرية، والتي تعرف بكونها "... مضايق صناعية حفرت لتوصل بحرين حرين تسهيلاً للملاحة والمواصلات الدولية"[3]. ولا خلاف حول دخول قناة السويس ضمن الملكية الإقليمية لمصر، فهي تخضع لسيادتها كأي جزء آخر من إقليمها، وإن كانت تثير من الناحية الدولية مدى حق الدول الأخرى في الملاحة فيها[4].

المطلب الثالث
النطاق الشخصي للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

تتميز اتفاقية الوقود بأنها قد تبنت معياراً واسعاً لتحديد نطاقها الشخصي، حيث إنها لا تقتصر من حيث تطبيقها على "مالك السفينة" بمفهومه التقليدي

= النقل البحري لناقلات البترول يشتكي من تعسف الدول في حرمانها من حق المرور البريء. أنظر على سبيل المثال الدائرة المستديرة التي جمعت كلاً من BIMCO وLCS وIntertanko وIntercargo في ٢٠٠٢/١٢/١٢، وذلك في أعقاب حادثة الناقلة Prestige لعام ٢٠٠٢ (أنظر حول الحادثة لاحقا ص ٢٧٧، هامش ٣)؛ حيث دعت هذه المنظمات المهنية دول الأساطيل، وبصفة خاصة مالطا وجزر البهاما بتُصعيد المشكلة برفع دعوى قضائية دولية أمام المحكمة الدولية لقانون البحار بهامبورج. أنظر حول هذا الإجتماع على الإنترنت: <www.intertanko.com>.

(١) "The exclusive economic zone – la zone économique exclusive".

(٢) أنظر: محمد سامي عبد الحميد وآخرين، ص ٣٧٤.

(٣) نقلاً عن: علي صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٥، ص ٣٧٢.

(٤) فالملاحة في قناة السويس تخضع لاتفاقية القسطنطينية المبرمة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨، بين كل من تركيا وفرنسا وبريطانيا وألمانيا والنمسا وأسبانيا وإيطاليا وهولندا، المتميزة بتقريرها أن "تفتح القناة لمرور المراكب التجارية والحربية لجميع الدول، وقت السلم ووقت الحرب..". أنظر: المرجع السابق، ص ٣٧٤.

والمتعارف عليه، بل تمتد إلى من لا يمتلك تلك السفن وإن كان له دور في إدارة الرحلة.

كما تتميز الاتفاقية بأنها لم تتبن مبدأ تركيز المسئولية في مواجهة المالك المسجل، بل تركت الرجوع على غيره من مستغلي السفينة على سبيل الاحتياط عند إعسار هذا المالك.

وعلى الرغم من توافق اتفاقية الوقود مع غيرها من اتفاقيات المسئولية من حيث إمكانية اجتماع المسئولية التضامنية لمالك السفينة مع غيره من الأشخاص اللذين يحتمل انعقاد مسئوليتهم، إلا أنه وبعكس اتفاقيات المسئولية الأخرى؛ فإنَّ هذه الاتفاقية لا تمنع من الرجوع بالمسئولية الكاملة على تابعي مالك السفينة.

وبذلك؛ فإن تناول النطاق الشخصي لاتفاقية الوقود يتطلب الإحاطة بمفهومها الخاص لمالك السفينة، والمقصود من عدم تبنيها لمبدأ تركيز المسئولية في حق المالك المسجل، وإمكانية اجتماع المسئولية التضامنية لمالك السفينة وغيره من الغير، وإجازة الاتفاقية للرجوع بالمسئولية على تابعي مجهز السفينة، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: المفهوم الواسع "لمالك السفينة".

تتميز اتفاقية الوقود بتبنيها لمفهوم واسع للمقصود من **"مالك السفينة"**(١)، حيث تنص على أنه *"... تشمل هذه الصفة المالك المسجل، ومستأجر السفينة غير المطقمة، والقائم على إدارة السفينة، ومشغلها"*(٢).

وتعرف الاتفاقية **"المالك المسجل"**(٣) بكونه *"الشخص أو الأشخاص الذين*

---

(١) "shipowner – Propriétaire du navire". أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٣؛ وجرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١.

(٢) المادة ١ /٣ من اتفاقية الوقود.

(٣) "Registered owner – Propriétaire inscrit"

سجلت السفينة بأسمائهم أو يعني، في حالة عدم التسجيل السفينة، الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة، ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتشغلها شركة مسجلة في تلك الدولة بوصفها مشغل السفينة فإن المالك المسجل يعني عندئذ هذه الشركة"[1].

كما إنَّ اتفاقية الوقود تُعرف "دولة تسجيل السفينة"[2] بكونها "... *الدولة التي سجلت فيها السفينة وتعني، فيما يتعلق بسفينة غير مسجلة، الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها*"[3].

كذلك تعرف اتفاقية الوقود بأن "الشخص"[4] هو "... *أي فرد أو شركة تضامن، أو هيئة عامة أو خاصة، سواء أكانت اعتبارية أم لا، بما في ذلك أية دولة أو أي من الأقسام الفرعية المكونة لها*"[5].

وناهياً عن الذكر أنه يقصد من المستأجر للسفينة غير مطقمة، ما نعرفه في نظامنا القانوني بمستأجر السفينة غير مجهزة، أو عارية[6].

وفيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة طرف وتستخدمها في الأغراض التجارية، فإن الاتفاقية تؤكد على أن تخضع كل دولة للمقاضاة وفقاً لقواعد الاختصاص القضائي الواردة في الاتفاقية[7]، وبصفةٍ خاصة فإنه وفقاً لاتفاقية الوقود تتخلى الدولة عن جميع الدفوع المستندة إلى مركزها السيادي[8].

---

(١) المادة ١ /٤ من اتفاقية الوقود.

(٢) "State of the ship's registry – Etat d'immatriculation du navire".

(٣) المادة ١/١٠ من اتفاقية الوقود.

(٤) "Person – Personne".

(٥) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود.

(٦) المواد من ١٦١ إلى ١٦٧ من التقنين البحري. ويطلق على هذا الإيجار في القانون الإنجليزي اصطلاح "charter by demise"، ويفضل القانونيون في الولايات المتحدة الأمريكية استخدام اصطلاح "bare boat"، أما الإصلاح باللغة الفرنسية فهو "affrètement coque nue".

(٧) وهو ما اعتنت المادة ٩ من اتفاقية الوقود بتنظيمه، أنظر لاحقاً ص ١١٢.

(٨) المادة ٤/٤ من اتفاقية الوقود.

ثانياً: عدم تركيز المسئولية في مواجهة "المالك المسجل".

اقترحت المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض، أثناء مناقشة مشروع اتفاقية الوقود أمام اللجنة القانونية، تركيز جميع صور الرجوع القانوني في مواجهة المالك المسجل مع ترك بقية الأشخاص عرضة للرجوع فقط عند إعسار ذلك المالك. إنه المبدأ الذي يطلق عليه بالإنجليزية "channeling"، وبالفرنسية "canalisation"[1].

ونلاحظ أن "بوسون" و"جرجز" يأسفان لأن الوقت لم يسعف المؤتمر في بحث مثل هذا الاقتراح، وهو ما يعني ضمناً نصرتهما له[2]. وبذلك فإن اتفاقية المسئولية المدنية لم تأخذ بمبدأ تركيز المسئولية في مواجهة المالك المسجل[3].

وبذلك تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، واتفاقية المواد الخطرة لعام ١٩٩٦، والتي تبنت كلٍ منها مبدأ تركيز المسئولية في مواجهة مالك السفينة. ومن هنا يمكن القول بأن اتفاقية الوقود قد انتصرت لمصلحة الطرف الضعيف، ألا وهو المضرور.

ولقد ظهرت عيوب مبدأ تركيز المسئولية، بشكل واضح، بمناسبة حادثة ناقلة البترول "إريكا"، والتي أشرنا إليها من قبل في أكثر من موقع[4]، ويهمنا في هذا المقام أن مشغل السفينة لم يكن مالكها ولكن مستأجرها شركة "Total Fina"؛ وهو ما أدى إلى ظهور اتجاه فقهي ينادي بتعديل اتفاقية المسئولية المدنية بما من شأنه مد نطاقها إلى المستأجر[5].

---

(١) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٣؛ وجرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

(٢) انظر: المرجعان السابقان، ذات المكان.

(٣) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٦٧-١٨٤.

(٤) انظر سابقاً ص ١٢، هامش ٣.

(٥) انظر: سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤٦-١٥١.

ويرجع عدم تبني اتفاقية الوقود لمبدأ التركيز إلى أنها لم تنشئ صندوق تعويض يشكل ملجأ لتعويض المضرورين بصفة احتياطية.

وينتقد البعض تبني اتفاقية الوقود لمبدأ تعدد الأشخاص الذين يمكن الرجوع عليهم بالمسئولية المدنية، حيث يرى أن واقع الحال يشهد بأن حوادث التلوث بوقود السفن تتعلق بالعمليات اليومية لتشغيل السفينة "day-to-day operations"، وهي التي تتم تحت رعاية وإشراف المسئول عن ذلك التشغيل، أي المشغل "operator" والمدير "manager" والمستأجر "charter" (وبالتأكيد المقصود هنا هو مستأجر السفينة عارية أي "charter by demise")، وبالتالي كان الأجدر تركيز المسئولية في مواجهته[1].

ومن المعلوم، إنّ تبني مبدأ عدم تركيز المسئولية يوافق اتجاه النظام القانوني للولايات المتحدة الأمريكية. كما تعود أحد أسباب نكوص الولايات المتحدة عن المشاركة في النظام الدولي للمسئولية المدنية للمنظمة البحرية الدولية إلى تبني هذا النظام لمبدأ تركيز المسئولية في مواجهة المالك. فعلى الرغم من أنّ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ قد نصت على مسئولية مالك السفينة دون أن تعفي غيره من الرجوع عليه؛ إلا أن تبني مبدأ تركيز المسئولية كان واضحا في بروتوكول هذه الاتفاقية لعام ١٩٩٢[2]، وهو ما نقلته عنها اتفاقية المواد الخطرة[3].

ولقد ثبت أن لتركيز المسئولية عيوبه عقب ما اتضح من حادثة الناقلة "إريكا"، وهو ما دفع بالمجموعة الأوروبية إلى انتقاد هذا المبدأ، فوفقاً للولايات المتحدة والمجموعة الأوروبية يؤدي مبدأ التركيز إلا عدم اعتناء غير مالك السفينة، والمسئول عن تشغيلها، بمراعاة تفادي خطر التلوث البحري[4].

---

(١) انظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤.

(٢) المادة ٤ والمعدلة للمادة ٣ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٣) المادة ٧/٥.

(٤) انظر: المرجع السابق، ص ٤.

وبرغم الوجاهة الأولية لمبدأ عدم التركيز، إلا أن بعض الفقه يرى أن تطبيق هذا المبدأ سيواجهه بعض المشاكل العملية، خصوصا إذا ما أخذ في الاعتبار تعدد مؤمني الأشخاص الذين يجوز مساءلتهم عن ضرر التلوث بوقود السفن، لا سيما وإذا كان أحد هؤلاء المسئولين المحتملين قد أسقط حقه في رخصة التمسك بتحديد المسئولية (كما في حالة ارتكابه لخطأ إرادي[١]). مع العلم بأن عقود تأمين المسئولية تجري على الحرمان من التغطية عندما يرتكب الشخص خطأ غير مغتفر، أو عند صدور ذلك الخطأ عن "مستأمن مشارك" "co-assured"[٢].

وعلى الرغم من أنّ مبدأ عدم تركيز المسئولية سوف يترتب عليه تعدد المسئولين المحتملين، إلا أن ذلك لا يعني أنهم سوف يلتزمون جميعا بالتغطية الإجبارية للمسئولية، وبالتالي فهم غير ملزمين بأن يحملوا جميعهم لشهادات تشهد استيفائهم لتلك التغطية، فالأمر سوف يقتصر على المالك المسجل للسفينة[٣].

ثالثاً: أثر التضامن على مسئولية مالك السفينة.

لا تمنع اتفاقية الوقود من أن يشارك غير مالك السفينة لهذا الأخير في المسئولية المدنية على سبيل التضامن عن التعويض عن كل الضرر، وذلك وإن لم يكن هذا المشارك مخاطبا بأحكام هذه الاتفاقية من حيث الالتزام بالتأمين الإجباري أو بما يحل محله من ضمان كاف[٤].

ولعلّ من أمثلة ذلك إذا ما ثبت خطأ حكومة أو سلطة أخرى في صيانة الأضواء أو المعاينات البحرية الأخرى[٥]. ونرى أن ذلك يشمل أيضا تعسف الدولة

---

(١) انظر حول الخطأ الإرادي سابقا ص ٤٥، هامش ٣. وانظر حول أثره على تحديد المسئولية، لاحقا ص ١٤٥.

(٢) انظر: المرجع السابق، ص ٥

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ١٠. كذلك: جرجر، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١٣؛ وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦ وانظر لاحقا ص ١٣٢

(٤) انظر: يوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٣

(٥) المادة ٣/٣/ج من اتفاقية الوقود

في رفض منح السفينة ملجأ آمنا في ظل ظروف تهدد بحادث تلوث، مما يؤدي إلى غرق السفينة وتحقق تلوث بحري، كما حدث في الموقف المنتقد لأسبانيا من الناقلة "Prestige"، والذي أعقبه غرقها في ٢٠٠٢/١١/١٩ (وهو إدعاء لم يثبت قضائيا بعد على حد علمنا)[١].

رابعاً: إمكانية الرجوع على تابعي مالك السفينة.

تتميز اتفاقية الوقود بأنها وعلى عكس اتفاقية المسئولية المدنية والتي منعت الرجوع على تابعي، ووكلاء المالك[٢]، على سبيل التضامن مع "المالك المسجل"[٣]؛ فإنها تسمح بموجب مادتها الثالثة بالرجوع على المرشد، والمنقذ، وهو ما استدعى النقد والتذمر الشديد من جانب "الاتحاد الدولي للإنقاذ" "International Salvage Union"[٤].

ففي هذا الإطار، اقترح الاتحاد الدولي للإنقاذ "قاعدة حماية"[٥]، وهو ما

---

(١) ناقلة البترول "برستيج" "Prestige" مسجلة في البهاما "Bahamas"، وأثناء غرقها كانت تحمل حمولة ٧٧ ألف طن من الزيت الثقيل، حيث انقسمت إلى نصفين أمام ساحل "Galicia" بأسبانيا في ٢٠٠٢/١١/١٣ مؤدية إلى انسكاب كم غير محدود من الزيت. ولقد أدى غرق الناقلة إلى تلوث بحري امتد من أسبانيا إلى تسع دول أوروبية أخرى، حيث لطخ الساحل الأطلنطي من "Vigo" بأسبانيا إلى "La Rochelle" في فرنسا، مما استدعى جهود تنظيف غطت حوالي ألف كيلومتر. أنظر حول الحادثة أكثر تفصيلا: <www.iopcfund.org/prestige.htm>. ويتوقع أن يكون لهذه الحادثة آثارا قانونية تتمثل في حق الناقلات التي تتعرض لطوارئ، في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى طلب اللجوء إلى مرفأ آمن في دولة المنطقة، ومدى حق دولة المنطقة في رفض ذلك والعمل على طرد مثل هذه السفينة من هذه المنطقة. إنه النقاش الحاد الذي أعقب تعسف أسبانيا في منح الناقلة المذكورة لحق اللجوء إلى مرفأ آمن، مما أدى إلى تفاقم المشكلة وغرق الناقلة.

وأنظر بوجه خاص الدراسة المقارنة التي قامت بها اللجنة البحرية الدولية حول Places of Refuge والتي تقدمت بها إلى المنظمة البحرية الدولية بناءً على طلب هذه الأخيرة: CMI News Letter, No. 2, May/August 2002, pp. 4-9.

(٢) المادة ٤/٣.

(٣) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٣.

(٤) أنظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٥) "protection rule – règle de protection"

أيدته مجموعة من المنظمات غير الحكومية وهي: ITOPF, CMI, Intertanco, IAPH, ICS, IG, ISU, OCIMF, BIMCO[1]. وذلك دعماً لدور الإنقاذ في منع التلوث والحد من تداعياته عند وقوعه، فبدون ذلك يصبح قطاع الإنقاذ مطالباً بتأمين إضافي، سيكون لتكلفته أثرٌ بالغ على ثمن خدمة الإنقاذ، فضلاً عن فائدة تلك القاعدة أيضاً للسلطات العامة، وموانئها، عند اضطلاعها بالتعامل مع حوادث التلوث.

على أنَّ المنظمة البحرية الدولية قد آثرت السلامة بعدم فتح الباب أمام هذا الموضوع الشائك، خوفاً من أنه قد يؤدي إلى إجهاض الاتفاقية وإفشال مؤتمرها الدبلوماسي[٢]. لذلك، اكتفى المؤتمر بتبني توصية مؤسسة على اقتراح مقدم من مجموعة من دول: أيرلندا، وأستراليا، وإندونيسيا، والدانمارك، وسويسرا، والمملكة المتحدة، وهولندا، وهونج كونج[٣]. إنها التوصية التي تدعو بموجبها المنظمة البحرية الدولية الدول الأطراف في الاتفاقية "عندما تبدأ في تطبيق الاتفاقية، أن تتدارس ضرورة استحداث نصوص قانونية لحماية الأشخاص اللذين يقومون بإجراءات منع التلوث بوقود السفن الزيتي أو الحد من آثاره"[٤].

ومن المعلوم، إنَّ بعض الدول قد سبق لها بالفعل وضع مثل تلك النصوص تشريعاتها في إطار تطبيقها لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩. فعلى سبيل المثال ينص قانون التلوث الإنجليزي لعام ١٩٧١ على أنه "*لا يعد تابع أو وكيل المالك، ولا أي شخص يقوم بعمليات مساعدة بالاتفاق مع المالك، مسئولاً عن أي ضرر أياً ما*

---

(١) أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٥. ومفاد الاختصارات هو كالتالي:

- ITOPF: The International Tanker Owners Pollution Federation
- Intertanco: International Association of Independent Tanker Owners
- IAPH: International Association of Ports and Harbors
- ICS: International Chamber of Shipping
- ISU: International Salvage Union
- OCIMF: The Oil Companies International Marine Forum
- BIMCO: The Baltic and International Maritime Council

(٢) أنظر المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) أنظر المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) أنظر: المرجع السابق، ذات المكان.

كان"[1].

ولا يفوتنا التذكير بأن القانون المصري يعفي المرشد من المسئولية الناتجة عن خطأ الإرشاد[2]. على أن القانون المصري لا يحظر إقامة دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالزيت ضد المنقذ، أو مقاول تنظيف التلوث، وغيرهما من تابعي المالك أو وكلائه[3]، لذا قد يكون من المناسب تبني توصية المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن عند اتخاذ قرار التصديق على اتفاقية الوقود.

فعلى الرغم من أن المادة ٥٤ من قانون البيئة المصري قد حددت حالات يعفى فيها مرتكب التلوث من المسئولية الجنائية، والتي يندرج من ضمنها تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها، والتفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو أحد أجهزتها، وكسر أنبوب يحمل الزيت أثناء عمليات التشغيل أو الحفر أو اختبار الآبار بدون إهمال؛ إلا أن الفقرة الأخيرة من تلك المادة قد تحفظت بنصها على أنّ "*كل ذلك دون إخلال بحق الجهة المختصة في الرجوع على المتسبب بتكاليف إزالة الآثار الناجمة عن التلوث والتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عنه*". وهو ما يعني خضوع المنقذ، ومقاول التنظيف، وتابعي مالك السفينة أو مجهزها ووكلائهم أثناء قيامهم بأفعال التلوث غير المجرمة للمساءلة المدنية، فهي وكما رأينا مسئولية موضوعية في بعض صورها (تكاليف وأضرار إزالة التلوث، والضرر البيئي)، أي لا يدفعها حتى القوة القاهرة[4].

وبذلك فإننا نقترح تعديلاً على قانون البيئة المصري باستحداث فقرة ثانية على المادة ٥٤ والتي تعرضت لمبدأ التعويض عن التلوث البحري، وذلك بنصها التالي:

"*يعفى المنقذ ومقاول تنظيف التلوث من المسئولية المدنية عن التلوث الذي*

---

(١) نقلاً عن: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٧٤.

(٢) المادة ٢٩٠ من التقنين البحري.

(٣) انظر: محمد النقي، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٤) انظر سابقا ص ٥٠-٥٢.

يرجع لاتخاذ الإجراءات المعقولة لمنع تلك التلوث أو الحد من آثاره بموجب موافقة ذوي الشأن أو السلطات العامة. كذلك يستفاد من هذا الإعفاء، تابعي ووكلاء هؤلاء الأشخاص، وتابعي ووكلاء مالك السفينة أو مجهزها والذين يتخذون مثل تلك الإجراءات. ويدخل في مفهوم الإنقاذ انتشال الحطام البحري".

وكما هو واضح من اقتراحنا، فإننا لم نقصره على المنقذ، بل جعلناه يمتد إلى مقاول التنظيف، وكذلك تابعيهما، وتابعي ووكلاء مالك السفينة أو مجهزها المسئول عن تشغيلها أثناء عملية الإنقاذ. كما إننا قد قيدنا الإعفاء بضرورته ألا وهي التشجيع على اتخاذ الموقف الإيجابي عند وقوع حادث التلوث، وذلك بالمبادرة إلى اتخاذ إجراءات منع التلوث أو الحد منه.

والإعفاء وفقاً لاقتراحنا غير مطلق فهو يقتصر على الإجراءات المعقولة، والتي نرى وجوب قياسها بمعيار شخصي يأخذ في الاعتبار ظروف زمان ومكان اتخاذ الإجراءات. كما إننا لم نميز كافة المنقذين ومقاولي التنظيف، بل أقتصر اقتراحنا على هؤلاء الذين يتدخلون بموافقة ذوي الشأن، أو بتكليف من السلطات العامة. ونرى وجوب أن يتم تفسير عملية الإنقاذ بشكل واسع بحيث لا يقتصر على إنقاذ السفن بل وغيرها من العائمات والمرافق البحرية[1].

ولا يغيبن عن الفطنة أن تأكيدنا على أن يدخل في مفهوم الإنقاذ انتشال الحطام البحري، استدراكنا لخروج هذا الفرض عن مفهوم الإنقاذ في القانون البحري المصري[2].

---

(١) وهو ما يتوافق في حقيقة الأمر بموقف التقنين البحري المصري من مفهوم السفينة في مجال الإنقاذ (وإن لم يكن يتضمن المرافق البحرية)، كذلك التعريف الواسع لقانون البيئة للسفينة. أنظر سابقاً ص ٥٩.

(٢) كذلك في معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ والمتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، وبعكس الوضع في القانون الإنجليزي. أنظر: محمود سمير الشرقاوي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٢٥.

المطلب الرابع
النطاق الزمني للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

يتطلب تناول النطاق الزمني لاتفاقية الوقود، تحديد طرق الاشتراك فيها، ونفاذها، وإجراءات إيداعها وتسجيلها ونشرها، والموقف عند تنازعها مع غيرها من الاتفاقيات الدولية عند اشتراك الدولة الطرف في اتفاقية دولية أخرى متعارضة معها، ومدى إمكانية تعديل الاتفاقية وتنقيحها، وضوابط الانسحاب منها.

أولاً: الاشتراك.

خصصت اتفاقية الوقود مادتها ١٢ لتحديد شروط اشتراك الدول فيها، سواءً بالتأسيس أو الانضمام اللاحق، وذلك تحت عنوان **"التوقيع، والتصديق، والقبول، والموافقة، والانضمام"**[١].

ففي شأن الدول المؤسسة تنص اتفاقية الوقود على أنه *"يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة اعتباراً من ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ حتى ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ ويبقى مشرعاً بعد ذلك للانضمام"*[٢].

أما في شأن الدول المنظمة فقد نصت الاتفاقية على أنه *"يجوز للدول أن تبدي موافقتها على الالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق (أ) التوقيع دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة؛(ب) التوقيع المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة، والمتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة؛ أو (ج) الانضمام"*[٣]. وفي شأن إجراءات ذلك نصت الاتفاقية على أنه *"يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو*

---

(١) "signature, ratification, acceptance, approval and accession – signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion".

(٢) المادة ١/١٢.

(٣) المادة ٢/١٢.

الانضمام عن طريق إيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام"[١].

وتوقعا لتنقيح الاتفاقية، أو تعديلها مستقبلاً فإن الاتفاقية تنص على أنه "*أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد دخول تعديل على هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء جميع الدول الأطراف الحالية، أو يودع بعد إتمام كل التدابير المطلوبة لدخول التعديل حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف، يعتبر منطبقا على هذه الاتفاقية بصيغتها المنقحة*"[٢].

ويأسف الفقيه الفرنسي "بوسون" إلى ظهور أوروبا بشكل منقسم أمام المؤتمر الدبلوماسي، وهو ما يفسر وجود علامات استفهام حول موقفها من قضايا السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية. فلقد كشف المؤتمر غياب التنسيق وعدم وحدة الاستراتيجيات[٣]. وهو ما برز بوجه خاص في شأن عدم التنسيق فيما يتعلق بالتغلب على عقبة توقيع الدول الأوروبية على اتفاقية الوقود، كلٍ بصفتها الفردية. فلقد لفتت السويد، استنادا لرئاستها للمجموعة الأوروبية (في ذلك الوقت) نظر المؤتمر في وقت متأخر، وهو صباح يوم ٢٠٠١/٣/٢٢[٤]، نظر الحاضرين إلى وجود مشكلة قانونية تعوق توقيع الدول الأوروبية على اتفاقية الوقود كلٍ بصفتها الفردية (فيما عدا الدانمرك)[٥].

أ

فاتفاقية الوقود تعالج الاختصاص القضائي وآثار الأحكام (المادتان ٩ و١٠) ، في حين أن الدول الأوروبية قد تنازلت عن سلطتها في إبرام اتفاقيات دولية في هذا الشأن (فيما عدا الدانمارك) وذلك عقب نفاذ اللائحة الأوروبية في شأن الاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام في المواد المدنية والتجارية، وهي اللائحة رقم ٤٤ لسنة

---

(١) المادة ٣/١٢.

(٢) المادة ٤/١٢.

(٣) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٧.

(٤) امتد المؤتمر من ١٩ إلى ٢٣ مارس ٢٠٠١.

(٥) وهي الوثيقة التي تحمل الرقم الرسمي التالي: LEG/CONF.12/CW/WP.3, 22 mars 2001 وهو ما أشار إليه بوسون في مقالته حول اتفاقية الوقود، ص ٦٦٦، هامش ١١.

٢٠٠١، والصادرة في ٢٢ /١٢/٢٠٠٠[١].

وبناءً على ذلك، تقدمت السويد باقتراح يتعلق بإضافة المادة ١٢ مكرر بما يسمح للاتحاد الأوروبي بأن يصبح طرفاً في الاتفاقية؛ على أن ممثلي الوفود من غير المجموعة الأوربية قد اعترضوا على العرض المتأخر للاقتراح، وهو ما عززه أيضاً موقف رئيس المؤتمر، حيث إنّ الاقتراح ذو طبيعة سياسية تتطلب من الوفود الرجوع إلى حكوماتها، وهو ما ترتب عليه سحب الاقتراح بناءً على تدخل وفدي إنجلترا وهولندا[٢]. ويبدو أن تلك المبادرة كانت محل إخفاق كبير، لدرجة أن الفقيه "جرجز" وصفها بأنها كانت سبباً لضجة "stir"[٣].

ثانياً: النفاذ.

عالجت اتفاقية الوقود نفاذها في مادتها ١٤ تحت عنوان "**دخول الاتفاقية حيز النفاذ**"[٤]، حيث تنص على أنه: *"تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد سنة من التاريخ الذي توقع فيه ثماني عشرة دولة، تضم خمس دول لدى كل منها سفن لا تقل حمولتها الإجمالية مجتمعة عن مليون طن، بالتوقيع عليها دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة، أو بإيداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام"*[٥].

أما في شأن الدول المنضمة، فإن الاتفاقية تنص على أنه *"تدخل الاتفاقية*

---

(١) انظر حول حل هذه المشكلة لاحقاً ص ٨٨.

(٢) انظر: يوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٦.

(٣) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٥. ومع ذلك فإننا نلمس فائدة كبيرة أعقبت هذه الواقعة، فقد لفتت نظر المنظمة البحرية الدولية إلى الحاجة إلى أن تأخذ في اعتبارها إمكانية أن تكون مجموعة الدول طرفاً في اتفاقياتها الدولية، وهو ما تمت الاستفادة منه لاحقاً في بروتوكول عام ٢٠٠٢ في شأن تعديل اتفاقية أثينا لنقل الركاب بالبحر لعام ١٩٧٤. انظر في الإشارة إلى هذا الموضوع، تقرير أعمال اللجنة القانونية بالمنظمة البحرية الدولية في دورتها رقم ٨٦، والمنعقدة في الفترة من ٢٤ أبريل إلى ٢ مايو ٢٠٠٣، والمشار إليها في: IMO News, No. 2, 2003, p. 24.

(٤) "Entry into force – Entrée en vigueur".

(٥) المادة ١٤/١.

حيز النفاذ إزاء أي دولة تصادق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو توافق عليها أو تنضم إليها بعد استيفاء شروط النفاذ المبينة في الفقرة ١ (وهي المتعلقة بعدد الدول وحمولاتها) بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع هذه الدولة للصك ذي الصلة "[١].

ولقد أشارت الاتفاقية في مقدمتها إلى أن ***"الحمولة الإجمالية"***[٢] *"هي الحمولة الإجمالية محسوبة وفقاً للوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق ١ من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن، لعام ١٩٦٩ "*[٣].

ولقد كان تنظيم نفاذ اتفاقية الوقود من المشاكل الكبيرة التي واجهها المؤتمر الدبلوماسي، لدرجة أن وضع نص النفاذ كان من الأمور المعلقة حتى اليوم الأخير من المؤتمر[٤]. فلقد كانت بعض الدول أكثر ميلاً نحو التعجيل بنفاذ الاتفاقية كما هو الحال بالنسبة لفرنسا والتي كانت تطالب بالاكتفاء بتصديق عشر دول. في حين إنَّ دولاً أخرى مثل ليبيريا طالبت عدم التسرع، وتفضيل الحصول على إجماع عالمي كبير لتفعيل الاتفاقية، وذلك بتصعيد عدد الدول المصدقة إلى ٢٥ دولة.

ويبدو أن الحل الوسط والذي انتصر في النهاية كان يميل إلى دول الأساطيل البحرية (والتي نطلق عليها دول المدينين)، وهو ما كان محل انتقاد من الفقه الفرنسي[٥].

وعلى الرغم من شدة نظام النفاذ، إلا أن الشعور العام هو أن الاتفاقية سوف تدخل في حيز النفاذ في تاريخ قريب[٦]. ومع ذلك فإنه وحتى تاريخ إرسال هذه الدراسة للطباعة؛ فإنه لم يصدق على الاتفاقية كما أشرنا في بداية الدراسة سوى

---

(١) المادة ٢/١٤.

(٢) "Gross tonnage – Jauge brute".

(٣) المادة ١١/١.

(٤) أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(٥) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٦.

(٦) أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤. ومع ذلك قارن تشاؤم البعض الآخر، على سبيل المثال، ماير، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦.

سبانيا وجاميكا[١]

ولقد اعتنت اتفاقية الوقود بحالة الدول التي لها أكثر من نظام قانوني واحد[٢]، حيث منحتها رخصة التحفظ في شأن التطبيق من حيث المكان.

ثالثاً: الإيداع والتسجيل والنشر.

ونظراً لإبرام اتفاقية الوقود تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية؛ فإنه كان من المنطقي أن تكون وديع الاتفاقية، حيث عهد ذلك للأمين العام للمنظمة، والذي يقوم بمتابعة مستلزمات ذلك الإيداع من إبلاغ الدول ببيان أطراف الاتفاقية، ومدى نفاذها، والتحفظات التي وردت عليها[٣]، وتزويد الدول بالنسخ المصدقة للاتفاقية،

---

(١) أنظر سابقاً ص ١٤-١٦.

(٢) وهو ما تم تنظيمه بموجب المادة ١٣ والتي حملت عنوان "الدول التي لها أكثر من نظام قانوني واحد"، "States with more than one system of law – Etats ayant plus d'un régime juridique". فلقد حددت الفقرة الأولى المبدأ بنصها على أنه *"إذا كان لإحدى الدول وحدة إقليمية أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بشأن المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية ستنطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على وحدة إقليمية واحدة أو أكثر منها، ويجوز لها أن تعدل هذا الإعلان في أي وقت بتقديم إعلان آخر"* ولقد اعتنت الفقرة الثانية بوضع ضوابط التحفظ بنصها على أنه *"يجب إخطار الأمين العام بأي إعلان من هذا النوع، ويجب أن يذكر هذا الإعلان صراحة الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية"*.كما تناولت الفقرة الثالثة آثار تمسك الدولة بهذا التحفظ.

(٣) وهو ما تحقق بموجب مادتها ١٧ تحت عنوان "الوديــــــــع" – "Depository، Dépositaire"، والتي تنص على.

"١- تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام.

٢-يقوم الأمين العام بما يلي:

(أ) إبلاغ جميع الدول التي وقعت على هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بما يلي.

(i)كل توقيع جديد أو إيداع لصك جديد وتاريخ ذلك؛

(ii)تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ؛

(iii) إيداع أي صك للانسحاب من هذه الاتفاقية وتاريخ إيداع هذا الصك، وتاريخ سريان مفعول الانسحاب؛ و

(iv) أي إعلانات أو إخطارات أخرى تصدر بموجب هذه الاتفاقية =

وتسجيلها ونشرها لدى الأمم المتحدة[١].

رابعاً: التنازع الزماني.

يتمتع موضوع التنازع الزماني بين اتفاقية الوقود وغيرها من الاتفاقيات الدولية بأهمية فهذا الموضوع هو الذي يشكل عقبة مشاركة دول المجموعة الأوروبية في الاتفاقية، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) المبدأ في فض التنازع: علوية الاتفاقية.

عالجت اتفاقية الوقود التنازع بينها وما عسى أن تكون الدولة الطرف مشاركة فيه من اتفاقيات دولية، بموجب مادتها ١١، وذلك تحت عنوان **"حكم خاص بالإبطال"**[٢].

ولا شك أن عنوان النص العربي الرسمي للمادة ١١ غير منضبط فالأصح أن يكون الحديث عن "حكم خاص بالإلغاء"، والحال أن النص يعالج حالة التنازع الزمني المحتمل بين هذه الاتفاقية ونصوص اتفاقية دولية أخرى قد تكون الدولة طرفاً فيها.

وعلى كلٍّ حال فإن لفظ "الإبطال" في النص العربي الرسمي لا يطابق النص الإنجليزي والفرنسي. فالنص الإنجليزي يتحدث عن "supersession" أي "الأولوية" أو "العلوية"، أما النص الفرنسي فإنه يتحدث عن "substitution" أي

= (ب) إرسال نسخ صادقة مصدقة من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول الموقعة عليها وإلى جميع الدول التي انضمت إليها".

(١) فتحت عنوان "إرسال الاتفاقية إلى الأمم المتحدة" "Transmission to United States – Transmission à l'Organisation des Nations Unies" تنص اتفاقية الوقود في مادتها ١٨ على أنه *"بمجرد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ، يرسل الأمين العام نصها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيلها ونشرها وفقاً للمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة"*.

(٢) "Supression Clause – Clause de substitution".

"الاستبدال".

وبذلك يكون نص المادة ١١ بعد التنقيح هو أنه: *"تلغي[1] هذه الاتفاقية أي اتفاقية تكون نافذة المفعول أو يكون باب التوقيع عليها أو التصديق عليها أو الانضمام إليها مفتوحاً في تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك إلى الحد الذي تتعارض فيه مع الاتفاقية الحالية، ولكن ليس في هذه المادة ما يؤثر على الالتزامات التي تتحملها، بموجب أي اتفاقية من هذا النوع، الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية إزاء الدول غير الأطراف فيها"*.

ومما تجدر الإشارة إليه، إنه بمجرد استيفاء اتفاقية الوقود لشروط تطبيقها، تنعقد مسئولية مالك السفينة وفقاً لأحكامها، فالمضرور ليس أمام اختيار بين النظام القانوني الداخلي والنظام الدولي الذي ترسيه الاتفاقية، وهو المبدأ الذي حسمته الاتفاقية صراحة بنصها على أنه: *"لا يجوز رفع أي دعوى تعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقاً لهذه الاتفاقية"*[2].

ولا يُعد التنازع الزماني بين تطبيق اتفاقية الوقود وغيرها من الاتفاقيات الدولية فرضاً نظرياً، فعلى سبيل المثال تتضمن اتفاقية الوقود نصوصاً تعالج "الاختصاص القضائي" و"الآثار الدولية للأحكام القضائية"؛ وبالتالي فإن ذلك سوف يؤدي إلى تنازع إذا ما كانت الدولة الطرف في الاتفاقية ترتبط في ذات الوقت باتفاقية دولية، ثنائية أو جماعية، تنظم ذات الموضوع. وهو ما تحقق بالفعل بالنسبة لدول المجموعة الأوربية والتي تمثلت العقبة في مشاركتها في اتفاقية الوقود، التنازع بين الاتفاقية، والقانون الأوربي في ذات الشأن وذلك على النحو التالي بيانه.

---

(١) فإذا كان النص العربي الرسمي يبدأ بفعل "يبطل"؛ فإن النص الإنجليزي يبدأ بفعل "supersede"، أي التطبيق بالأولوية، والنص الفرنسي استخدم فعل "emporter sur" أي التقدم والتفضيل.

(٢) المادة ٣/٥ من اتفاقية الوقود.

(٢) التنازع بين اتفاقية الوفود واللائحة الأوروبية رقم ٤٤/ ٢٠٠١.

من المعلوم، إنّ قواعد القانون الأوروبي تتكون من آراء، وتوصيات، ولوائح. وبصفة خاصة تختلف التوصيات عن اللوائح بأن تلك الأخيرة ذات تطبيق مباشر. ويقوم بسن اللوائح المجلس الأوروبي. ولقد قام المجلس مؤخراً بسن لائحة توحد الاختصاص القضائي والآثار الدولية للأحكام القضائية، وذلك بموجب اللائحة رقم ٢٠٠٢/٤٤، في ٢٠٠٠/١٢/٢٢، في شأن **"الاختصاص والاعتراف وتنفيذ الأحكام في المسائل المدنية والتجارية"**[١]. إنها اللائحة التي تتمتع بالنفاذ منذ ٢٠٠٢/٣/١[٢].

وبذلك تكون اللائحة قد حلت بين دول المجموعة الأوربية محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٨، وبروتوكولها لعام ١٩٧١[٣]، حول ذات الموضوع، وذلك فيما عدا حالات العلاقة بين الدانمارك وبقية دول المجموعة الأوروبية[٤].

ويؤدي نفاذ اللائحة رقم ٢٠٠٢/٤٤، في ضوء ما استقر عليه قضاء محكمة العدل الأوربية، إلى تنازل دول المجموعة الأوربية عن سلطة التشريع في مجال اللائحة لصالح أجهزة المجموعة الأوربية[٥]. وبالتالي لا يجوز لدول المجموعة (فيما عدا الدانمارك) أن تقوم منفردة بإبرام اتفاقيات دولية تنظم الاختصاص

---

(١) والمعروفة رسميا بالعنوان التالي: "Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters". والمنشورة في: OJ L 12, 16.12001, pp. 1-23.

(٢) المادة ٧٦ من اللائحة الأوربية ٢٠٠١/٤٤.

(٣) ومن المعلوم إنه بتاريخ ١٩٨٨/٩/١٦ قد تم إبرام اتفاقية مشابهة بين المجموعة الأوربية ومجموعة "EFTA" حول ذات الموضوع، والمعروفة باتفاقية "Lugano".

(٤) حيث إنّ الدانمارك ليست بطرف. أنظر: البند ٢١ من تمهيد اللائحة.

(٥) أنظر: مذكرة العمل حول اقتراح صدور قرار المجلس في شأن تفويض الدول الأعضاء بالتوقيع والمصادقة بالنيابة عن المجموعة الأوربية على اتفاقية الوفود، بتاريخ ٢٠٠٢/٣/٢٦، تحرير المقرر "Willi Rothley"، البرلمان الأوربي، المستند PE 316 180؛

والاعتراف وتنفيذ الأحكام، بل يترك هذا الأمر لأجهزة المجموعة الأوروبية. على أنَّ اللائحة رقم ٢٠٠٢/٤٤ قد فاتها أن تسمح للدول الأطراف أن تقوم بإبرام اتفاقيات دولية تنظم الاختصاص والاعتراف وتنفيذ الأحكام في حالات خاصة[١]، كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية الوقود، وإن أجازت ما سبق إبرامه[٢].

المشكلة أن المنظمة البحرية الدولية، لم تأخذ عند صياغتها لاتفاقية الوقود فرض أن تكون مجموعات الدول، كالمجموعة الأوروبية، طرفا في الاتفاقية، وهو ما تم استدراكه في اتفاقيات تالية[٣]. وعلى كل حال فإنه، في ظل أهمية نفاذ اتفاقية الوقود بالنسبة للمجموعة الأوروبية، توافقاً مع سياستها الداعمة لنظام المسئولية المدنية عن التلوث البحري للمنظمة البحرية الدولية؛ فإن الحل كان يتطلب تعديل اللائحة رقم ٢٠٠٢/٤٤، أو صدور تفويض من المجلس الأوروبي للدول الأعضاء بإبرام الاتفاقية، مع التحفظ في شأن عدم نفاذ نصوص اتفاقية الوقود في شأن الاختصاص القضائي ونفاذ الأحكام في العلاقات بين الأعضاء، ولقد تم تفضيل الحل الأخير[٤].

خامساً: التنقيح والتعديل.

وحيث أن اتفاقية الوقود قد نشأت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية؛ فإن هذه الأخيرة تحمل لواء تطويرها. إنها المهمة التي اعتنت بتنظيمها المادة ١٦ تحت عنوان **"التنقيح أو التعديل"**[٥]، وذلك سواءً أكان التعديل من تلقاء المنظمة حيث تنص هذه المادة على أنه *"يجوز للمنظمة أن تدعو إلى انعقاد مؤتمر بغرض تنقيح*

---

(١) المرجع السابق، ص ٤.

(٢) المادتان ٧١ و٧٢.

(٣) وهو ما حدث بالنسبة لبروتوكول عام ٢٠٠٢ في شأن تعديل اتفاقية أثينا لنقل الركاب بالبحر لعام ١٩٧٤.

(٤) ولقد تم التقدم بالاقتراح بالفعل من قبل المفوضية الأوروبية إلى المجلس في ٢٠٠١/١١/٩، بموجب المستند رقم COM(2001) 675. وحتى تاريخ الانتهاء من هذه الدراسة كان الموضوع لا يزال محل دراسة، وهو ما يتضح من وجود تعليقات على الاقتراح حتى تاريخ ٢٠٠٢/٣/٢٦.

(٥) "Revision and amendment – Révision ou modification".

هذه *الاتفاقية أو تعديلها*"[1]، أو بناءً على طلب الدول الأطراف، حيث تنص ذات المادة على أنه *"تدعو المنظمة إلى انعقاد مؤتمر للدول الأطراف من أجل تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها بناءً على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف*"[2].

وبذلك فإن تعديل الاتفاقية يخضع للأساليب التقليدية في هذا الشأن، غاية القول أن الاتفاقية قد قيدت الدعوة إلى انعقاد مؤتمر دبلوماسي من قبل الدول الأعضاء بأن يتم بموجب نصاب معين، ألا وهو "ثلث" الدول الأطراف. وهو لا يختلف عن ذلك الذي تنص عليه اتفاقيات المسئولية المدنية عن التلوث البحري الأخرى[3].

ومع ذلك؛ فإنّ اتفاقية الوقود لم تتبن الأسلوب غير التقليدي، والذي يعجل من نفاذ التعديل، وهو المعروف بأسلوب **"القبول الضمني"** "implied acceptance"[4]، ومفاده دخول التعديل حيز النفاذ دون حاجة إلى موافقة كافة الدول الأعضاء، بل بمجرد فوات فترة لا يعترض فيه نصاب معين من الدول. وحيث أن مثل ذلك النص قد يجعل الدول تتردد في المشاركة في الاتفاقية لأنه يتضمن تنازل الدولة مقدما عن سلطة التشريع لصالح أغلبية الدول الأعضاء في الاتفاقية، فإن اتفاقية الوقود تكون، في رأينا، قد حاولت أن تبتعد عما قد ينفر الدول من الإسراع نحو المشاركة فيها.

---

(1) المادة ١/١٦.

(2) المادة ٢/١٦.

(3) لم تتضمن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ على نص ينظم تعديلها، بعكس الحال في بروتوكول تعديلها لعام ١٩٩٢، فقد تضمن على تنظيم مثل ذلك التعديل (المادة ١٤)، وذلك بشكل مطابق في بروتوكول ١٩٩٢ لتعديل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ (المادة ٣٣)، واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤٧).

(4) يلاحظ أن بروتوكولي عام ١٩٩٢، في شأن تعديل اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ واتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، قد بدأتا تبني تنظام التعديل بموجب أسلوب "القبول الضمني" (المادة ١٥ من بروتوكول تعديل اتفاقية المسئولية، والمادة ٣٣ من بروتوكول تعديل اتفاقية الصندوق)، وهو ما انتقل بتفاصيل مختلفة إلى اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤٨). وبفضل هذا النظام تم تعديل بروتوكول عام ١٩٩٢ في عام ٢٠٠٠. أنظر سابقاً ص ١٢-١٣. على أن القبول الضمني معروف في اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية من قبل ذلك بوقت بعيد. أنظر على سبيل المثال اتفاقية سلامة الأرواح لعام ١٩٧٤ (المادة ٨).

سادساً: الانسحاب.

وكما هو الحال في شأن كافة الاتفاقيات الدولية؛ فقد أجازت اتفاقية الوقود للدول الأطراف الانسحاب منها حيث خصصت لذلك مادتها ١٥ تحت عنوان "الانسحاب"[١].

وبذلك نخلص من المبحث الأول للنطاق الإيجابي لاتفاقية الوقود، ويحين الوقت لتحديد الموضوعات المستبعدة منها في المبحث الثاني والتالي بيانه.

---

[١] "Denunciation – Dénonciation". حيث أرست الفقرة الأولى من المادة ١٥، المبدأ بنصها على أن: *"يجوز لأي دولة طرف في هذه الاتفاقية أن تنسحب منها في أي وقت بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء تلك الدولة"*؛ وحددت الفقرة الثانية إجراءات ذلك الانسحاب بنصها على أن *"يكون الانسحاب بإيداع صك لدى الأمين العام"*؛ واعتنت الفقرة الثالثة ببيان سريان مفعول الانسحاب بنصها على أن *"يسري مفعول الانسحاب بعد سنة من إيداع صك الانسحاب لدى الأمين العام، أو بعد أي فترة أطول أجلا تحدد في هذا الصك"*.

المبحث الثاني
النطاق السلبي لتطبيق اتفاقية الوقود
"الاستبعاد من نطاق التطبيق"

تمهيد وتقسيم:

لا يكفي للخضوع لاتفاقية الوقود أن يتم استيفاء شروط انطباقها بل يلزم فوق ذلك ألا تكون الحالة محل الاعتبار من الحالات المستبعدة من نطاق هذا التطبيق وذلك سواءً بشكلٍ كلي أو جزئي. إنهما الموضوعان اللذان نخصص لكلٍ منهما مطلبا مستقلا.

وبذلك ينقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول: الاستبعاد الكلي من الخضوع للاتفاقية.

المطلب الثاني: الاستبعاد الجزئي من الخضوع للاتفاقية.

المطلب الأول
الاستبعاد الكلي من الخضوع للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

اعتنت اتفاقية الوقود بتنظيم الأحوال المستبعدة من الخضوع لأحكامها بشكل كلي في مادتها الرابعة، وذلك تحت عنوان "الاستثناءات"[١]. ولقد فضلنا أن نستخدم في هذا المقام اصطلاح "الاستبعاد" عن "الاستثناء"، لأن الاصطلاح الأخير قد يعطي معناً خاطئاً يفيد الإعفاء من الخضوع لأية تنظيم قانوني آخر، فضلاً عن أن هذه هي الترجمة الأقرب إلى الدقة بالرجوع إلى النصين الرسميين، الإنجليزي والفرنسي.

وفي رأينا فإن الحوادث المستبعدة والتي اعتنت المادة ٤ بالنص عليها يمكن تصنيفها ضمن نوعين: أولاً، الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ وتعديلاتها؛ وثانياً، حوادث سفن الملاحة العامة. وذلك على التفصيل التالي بيانه.

أولاً: الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢.

اعتنت المادة ١/٤ من اتفاقية الوقود بالاعتناء بفض التنازع بين اتفاقية المسئولية المدنية، واتفاقية الوقود، حيث تنص على أنه: *"لا تنطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث المعرفة في اتفاقية المسؤولية المدنية، وذلك بصرف النظر عن استحقاق أو عدم استحقاق التعويض عن هذه الأضرار بموجب الاتفاقية المذكورة"*.

وتُعرف اتفاقية الوقود "اتفاقية المسئولية المدنية" في هذا المقام بكونها *"الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية من أضرار التلوث الزيتي، لعام ١٩٩٢،*

---

(١) "exclusions – exclusions".

بصيغتها المعدلة". إنها الاتفاقية المنظمة للتلوث البحري بالزيت والمنقول صبا (سائبا) في ناقلات البترول.

على أنه عند وقوع ضرر التلوث من وقود العائمات الناقلة للبترول، فإن تحديد مدى خضوع ذلك التلوث لاتفاقية المسئولية المدنية يحسمه مدى كون الدولة طرفا في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، سواءً بعد تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٩٢ أم بدون هذا التعديل.

فاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، واتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، لا تنطبقان على الحالات التالية للتلوث بالوقود[١]:

١- التلوث بوقود الناقلة عندما تحدث الحادثة أثناء رحلة عودة الناقلة الفارغة "ballast voyage".

٢- التلوث بوقود الناقلة عندما تحدث الحادثة أثناء نقل الزيوت النقية "non-persistent oil"، كما هو الحال عند نقل "وقود الطائرات".

٣- التلوث بوقود الناقلة النقي[٢].

في حين أن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢ تنطبق ولو لم تكن حادثة التلوث قد وقعت أثناء نقل شحنة الزيت، بل ولو لم تكن العائمة من ناقلات البترول طالما تم تكييفها لنقل الزيت، على أنه في كافة الأحوال يلزم في الوقود أن يكون من قبيل الزيوت غير النظيفة "persistent oil"[٣].

---

(١) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٥.

(٢) انظر: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٧، وص ٤٠.

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ٢٦٥.

ويصعب أن نتصور أن تكون الدولة طرفا في اتفاقية الوقود، وذلك دون أن تكون في ذات الوقت طرفا في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وذلك بعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢. ومع ذلك فإنه وعلى فرض حدوث هذا الأمر فإنه يحق التساؤل عن مدى إخضاع حالات التلوث والتي تخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ لاتفاقية الوقود.

ولا شك أن صريح نص المادة ١/٤ من اتفاقية الوقود يؤدي إلى عدم خضوع ما لا يخضع لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ لاتفاقية الوقود، وبالتالي فإن مثل تلك الحالات تبقى دون اتفاقية دولية لتخضع لها، حيث تترك للقانون الداخلي الواجب التطبيق وفقا لقواعد تنازع القوانين المختصة.

ويشير البعض إلى أنّ استبعاد اتفاقية الوقود لصالح الحالات الخاضعة لاتفاقيات المسئولية المدنية الأخرى عن التلوث البحري، وبالذات اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، سوف يؤدي بنا إلى نوعين من المشاكل في التطبيق[1].

فالمشكلة الأولى تتعلق بحالة ما إذا كانت اتفاقية الوقود تطبق في دولة لا تطبق أيا من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ أو بروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ فهنا لن تطبق اتفاقية الوقود، ولن تنطبق اتفاقية دولية أخرى، وهي الحالة التي أشرنا إليها منذ قليل.

أما المشكلة الثانية، فإنها تتعلق بتلوث بوقود السفن صادر عن ناقلة بترول في رحلتها الفارغة، وذلك في دولة طرف في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ دون بروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ فعندئذ أيضا لن توجد اتفاقية دولية واجبة التطبيق بحسبان أن الحالة الأخيرة لا تخضع لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ قبل تعديلها.

---

(١) انظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣.

وبذلك يعتقد هذا الرأي إنه لربما كان النص (المادة ١/٤) متعمداً لدفع الدول إلى الدخول في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢[١]

وليس من المستبعد أن تتواجد فروض في المستقبل لتطبيق مشترك بين اتفاقية الوقود واتفاقية المواد الخطرة، بفرض دخولهما حيز النفاذ، وذلك إذا ترتب تلوث بحري من وقود سفينة تنقل مواد خطرة[٢]، وإن كان توزيع التعويض بين المؤمنين سوف تكون له مشاكله الخاصة.

ثانياً: حوادث سفن الملاحة العامة.

كذلك استبعدت اتفاقية الوقود من الخضوع لأحكامها مجموعة السفن التالية (المادة ٢/٤): "**السفن الحربية**"[٣]، و"**السفن الحربية المساعدة**"[٤]، و"**السفن الأخرى التي تملكها أو تشغلها إحدى الدول وتستخدمها بصفة مؤقتة في أغراض حكومية غير تجارية فحسب**"[٥]. إنها السفن التي يجري الفقه على وصفها بسفن "الملاحة العامة"[٦]. وهي السفن التي تندرج ضمن ما أطلق عليه قانون البيئة

---

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) "warships – navire de guerre".

(٤) "naval auxiliary – navires de guerre auxiliaires"

(٥) "other ships owned or operated by a State and used, for the time being, only on a Government non-commercial service – autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial".

لاحظ أن النص العربي الرسمي هو أقرب للنص الإنجليزي عنه في الفرنسي، حيث أن هذا الأخير لا يستخدم اصطلاح "أغراض حكومية" ولكن "أغراض عامة" " public service"، كما أن النص الفرنسي لا يتحدث عن التشغيل المؤقت للسفن الخاصة في الأغراض العامة تحت إشراف الدولة، بل يتحدث عن استبعاد تلك السفن عندما تستخدم لذلك الغرض "في تلك الفترة المعنية" " à l'époque considérée".

(٦) ومن المعلوم، إن السفن التي تمتلكها الدول قد تم تنظيمها دولياً بموجب اتفاقية بروكسل، والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة سفن الدولة، والمبرمة في ١٠/٤/١٩٢٦، والتي صدقت =

المصري "السفينة الحكومية"، والتي عرفها ذلك القانون بأنها "... *السفينة التي تملكها الدولة وتقوم بتشغيلها أو استخدامها لأغراض حكومية وغير تجارية*"[1].

ومع ذلك، يظل مفهوم سفينة الملاحة العامة واسعا في مجال اتفاقية الوقود عنه في قانون البيئة، فوفقاً لصريح قانون البيئة فإن السفينة ينبغي أن تمتلكها الدولة، وأن تكون هي المشغل لها في الغرض غير التجاري. أما وفقاً لاتفاقية الوقود فإن سفينة الملاحة العامة قد تكون مملوكة للدولة أو تشغلها تلك الدولة، وهو ما يعني إمكانية إصباغ صفة سفن الملاحة العامة على السفن التي لا تمتلكها الدولة ولكن تستأجرها من أشخاص القانون الخاص لاستخدامها في غرض غير تجاري بشكل مؤقت.

ولا شك، إنّ تضييق مفهوم "سفن الملاحة العامة"، والوارد في قانون البيئة المصري، هو الأكثر انسجاماً مع ما ينبغي أن تكون عليه حماية الطرف الضعيف في علاقة التلوث. وبذلك يتفوق قانون البيئة المصري على اتفاقية الوقود في هذا الصدد.

وباستبعاد اتفاقية الوقود لسفن الملاحة العامة من الخضوع لأحكامها، تكون هذه الاتفاقية قد اتفقت مع اتجاه بقية اتفاقيات المسئولية المدنية[2]. ومع ذلك؛ فإن هذا الموقف كان محل انتقاد، على أنه رئي فيه الوضع الأفضل لضمان نفاذ الاتفاقية. وربما يعود ذلك الأمر إلى ذات أسباب استبعاد سفن الملاحة العامة في اتفاقيات المسئولية المدنية الأخرى، فمن المعلوم أن من أسباب فشل التصديق على الاتفاقية الدولية الخاصة بمسئولية مستغلي السفن الذرية لعام ١٩٦٢ امتداد نطاق تطبيقها إلى سفن الملاحة العامة[3].

= عليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠، والتي دخلت حيز النفاذ ابتداءً من ٧ اغسطس ١٩٦٠.

(1) المادة ٣٢/١.

(2) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة١/١١)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤/٤).

(3) انظر: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢١.

وعلى كل حال؛ فإن اتفاقية الوقود قد منحت الدول الأطراف إمكانية إخضاع سفن ملاحتها العامة للاتفاقية بعد إخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بصفته وديع الاتفاقية، وفي هذه الحالة عليها أن تخطره بشروط وظروف هذا التطبيق[1].

وبذلك نخلص من المطلب الأول، والذي خصصناه لحالات الاستبعاد الكلي من الخضوع لاتفاقية الوقود، إلى إنها تشتمل على الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسئولية المدنية، وحوادث سفن الملاحة العامة. وبذلك يتبقى لنا تناول حالات الاستبعاد الجزئي من هذه الاتفاقية، والتي نخصص لها المطلب التالي.

المطلب الثاني
الاستبعاد الجزئي من الخضوع للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

كما رأينا في مقدمة هذه الدراسة[2]؛ فإنّ اتفاقية الوقود لا تقتصر على تنظيم المسئولية المدنية بل إنها تمتد إلى التغلب على خطر إعسار المسئول عن التلوث بوقود السفن وذلك بإلزامه بالحصول على تغطية لهذه المسئولية من طرف آخر، وهو ما يتخذ صورة التأمين الإجباري، أو أي ضمان مالي آخر[3]. على أنّ التغطية الإجبارية للمسئولية لم تُفرض على كافّة السفن، حيث اقتصرت على تلك التي تتعدى حمولتها سقفاً معيناً. كما تم منح الدول الأطراف رخصة التحفظ في شأن إلزام سفن ملاحتها الوطنية بحمل شهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية، أو أكثر من ذلك، التحفظ بإعفاء هذه السفن من التغطية الإجبارية أصلاً. كما أنّ اتفاقية الوقود قد أعفت سفن الدولة من شهادة استيفاء التغطية الإجبارية، مستبدلة إياها بشهادة صادرة عن الدولة تثبت امتلاكها للسفينة وضمانها للمسئولية الصادرة عنها في حدود المسئولية

---

(1) المادة ٣/٤ من اتفاقية الوقود.

(2) أنظر سابقا ص ١٤، فالتغطية الإجبارية تدخل ضمن التدابير التكميلية لنظام المسئولية المدنية.

(3) أنظر أكثر تفصيلا حول التغطية الإجبارية، لاحقا ص ١٢٩-١٤٠.

المنصوص عليها في الاتفاقية، كما أنه ليست كافة الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بوقود السفن مغطاة بموجب الاتفاقية، وتفصيل ذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: سقف التغطية الإجبارية.

اعتنت اتفاقية الوقود بتحديد "سقف"[١] التغطية الإجبارية، وكما هو متوقع كان تحديد ذلك السقف من الموضوعات التي اختلفت فيها الدول تبعاً لاختلاف مصالحها. فالدول المعنية بأضرار التلوث البحري كانت تميل إلى تبني أقل سقفٍ ممكن، في حين أنّ الدول المعنية أكثر بمصالح أساطيلها، كانت تميل إلى تبنى أعلى سقفٍ[٢]. فلا تخفى عن الفطنة ما يستتبعه الخضوع لاتفاقية الوقود من تكلفة تشغيلية تتمثل في ثمن التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية.

فإذا كان الغرض النهائي لمجموعة الدول الأولى، والتي تستحق في رأينا وصف "دول الدائنين" هو توفير أكبر قدر من الحماية للمضرور من التلوث؛ كما هو حال فرنسا والتي تبعتها معظم الدول الأوروبية بالإضافة إلى البرازيل، واليابان، وكوريا، وأستراليا، وسنغافورة؛ فإنّ مجموعة الدول الثانية، والتي تستحق في رأينا وصف "دول المدينين" كانت ترغب في التخفيف من وطء عبء تكاليف تشغيل أساطيلها، بالإضافة إلى التخفيف من الأعباء الإدارية لمتابعة استيفاء التغطية الإجبارية[٣].

وبذلك طالبت دول الدائنين بسقفٍ يدور حول حمولة إجمالية من ٣٠٠ إلى ٤٠٠ طن حجمي؛ على أنّ دول المدينين كانت تطالب بسقفٍ يدور حول حمولة إجمالية تدور بين ٥٠٠٠ إلى ١٠٠٠٠ طن حجمي[٤]. وكما هو واضح فإن الحمولة لا تقتصر على حمولة الوقود.

---

(١) "threshold – seuil".

(٢) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٥.

(٣) المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) المرجع السابق، ذات المكان.

ولقد استندت دول المدينين إلى واقع أنّ السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ٢٠٠٠ طن حجمي تستخدم بشكل أساسي زيت الديزل، وهو وقود أقل خطورة من الزيت المعدني الهيدروكربوني[١].

ولقد عضدت هونج كونج موقف مجموعة دول المدينين بدراسة إحصائية حول وقود السفن وفقاً لحمولاتها كشف عن انخفاض خطورة التلوث عن السفن ذات الحمولات التي تقل عن ٥٠٠٠ طن، فتلك السفن لا تحمل أكثر من ٥٠٠ طن من الوقود مقسمة بين أربعة خزانات ذات قاع مزدوج يحتمل الانبعاج عند الجنوح[٢].

وبعد مناقشات مطولة غطت فترة المؤتمر الدبلوماسي سواءً في القاعة الرئيسية أو ردهات المؤتمر، تم التوصل إلى حل توفيقي بفضل مجهودات رئيس المؤتمر، السيد ألفرد بوب، حيث تبنت المادة ١/٧ عتبة الألف طن كحمولة إجمالية يبدأ من بعدها الالتزام بالتغطية الإجبارية[٣].

ويُعد توصل المؤتمر الدبلوماسي إلى خفض سقف حمولة السفن الملتزمة بالتأمين الإجباري، عنصراً من صفقة إجمالية "package deal" من الحلول الوسط المتقابلة، بين الدول المتفاوضة، ففي مقابل خفض سقف الحمولة كان التشدد في شروط نفاذ الاتفاقية[٤].

وبذلك؛ فإن السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ألفِ طن لا تخضع لعبء التغطية الإجبارية؛ على أنّ هذه السفن تظل خاضعة لبقية أحكام اتفاقية الوقود. فعلى سبيل المثال، دون الحصر، يظل مالك السفينة متمتعاً برخصة تحديد المسئولية[٥].

---

(١) "hydrocarbures persistants". المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) وهي الدراسة التي تحمل الرقم التالي: OMI, Comité Juridique. LEG 82/3. 30 juin 2000؛ نقلا عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢-١٣. وأنظر حول التغطية الإجبارية، لاحقا ص ١٢٩-١٤٠.

(٤) أنظر: المرجع السابق، ص ١٣. وأنظر في شأن نفاذ الاتفاقية سابقا ص ٨٣.

(٥) أنظر لاحقا ص ١٥٥

وكما هو الحال في شأن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، فإننا نرى أن الإلزام باستيفاء التغطية الإجبارية يتحقق عندما تنقل السفينة بالفعل ما يزيد على ألف طن من الحمولة، وليس عندما تكون قادرة على حمل ما يزيد على ذلك السقف[1].

ثانياً: التحفظات المتعلقة بسفن الملاحة الوطنية.

الأصل، أن الالتزام بالتغطية الإجبارية لا يمنعه كون العائمة الخاضعة من حيث حمولتها مخصصة لمجرد الملاحة بين موانئ الدولة، أي "الملاحة الوطنية" "domestic voyages"، وبغض النظر عن دولة تسجيلها، أي ولو كانت ذات الدولة التي تقوم فيها بتلك الملاحة الوطنية. فكما سبق وأشرنا فإن اتفاقية الوقود تنطبق على علاقات المسئولية المدنية الوطنية البحتة[2]. ومع ذلك فقد أجازت اتفاقية الوقود قيام الدولة باستثناء سفن "الملاحة الوطنية" سواءً من الالتزام بحمل "شهادة التغطية الإجبارية" أو من الالتزام بتلك التغطية أصلاً، وقبل تناول هذا الأمر قد يكون من المناسب أن نمهد بتحديد المقصود من "الملاحة الوطنية".

(١) مفهوم الملاحة الوطنية.

كان تحديد مفهوم "الملاحة الوطنية" محل خلاف بين الدول المتفاوضة على إبرام اتفاقية الوقود. فلقد ظهر أثناء المؤتمر اتجاهان متباينان من الدول يتحكم في موقفهما ظروفهما الجغرافية الخاصة.

فالبعض رغب في التوسع من مفهوم الملاحة الوطنية لتشمل الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة (٢٠٠ ميل)، وهو ما فرضته الظروف الجغرافية للدول التي تتكون من جزر، أو من تجمع أرخبيلي مثل الفلبين وإندونيسيا[3].

---

(١) انظر في شأن اتفاقية المسئولية المدنية: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٥.

(٢) انظر سابقا ص ٧٠.

(٣) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٣.

في حين أن دولاً أخرى كانت ترغب في تضييق مفهوم الملاحة الوطنية، لتقتصر على المياه الإقليمية (١٢ ميل)، كما هو الحال في شأن قبرص ومالطا وإيطاليا، والتي تتداخل مناطقها الاقتصادية الخالصة مع دول جوارها[١].

ولقد كان الحل الوسط، بفضل اقتراح رئيس المؤتمر[٢]، هو اقتصار مفهوم الملاحة الوطنية، والتي يجوز معها الاستثناء من أعباء التغطية الإجبارية، على تلك التي تتم في المياه الإقليمية[٣]. وبذلك تكون اتفاقية الوقود قد انتصرت لصالح دول الدائنين، بتضييق مدى استثناء المدينين من الخضوع للتغطية الإجبارية للمسئولية.

(٢) الإعفاء من حمل شهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية.

يتفق الجميع على أنه بنفاذ اتفاقية الوقود سوف يترتب عبء إداري هائل يتمثل في قيام الدول الأطراف بإصدار شهادات للسفن الخاضعة للاتفاقية تثبت استيفائها للتغطية الإجبارية[٤]. وإذا كان هذا الأمر لابد منه في مجال الملاحة الدولية، إلا أنه يفتقد للكثير من مبرراته في مجال الملاحة الوطنية.

وبذلك أجازت الاتفاقية للدول الأطراف أن تعفي نفسها من أن تزود سفن الملاحة الوطنية، بالمفهوم السابق (أي القاصرة على الملاحة في المياه الإقليمية دون المنطقة الاقتصادية الخالصة)، شهادات تثبت استيفاء التغطية الإجبارية[٥].

---

(١) أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٣.

(٢) المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) المادة ١٢/٧ من اتفاقية الوقود، والتي تنص على أن "... *تكفل كل دولة طرف، بموجب قانونها الوطني، أن تكون أي سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على ١٠٠٠ طن، بصرف النظر عن مكان تسجيلها، تدخل ميناء يقع في أراضيها أو تغادره، أو تصل إلى مرفق بحري يقع في بحرها الإقليمي أو تغادره، مغطاة بتأمين أو بضمان آخر ....*"

(٤) أنظر: ويه مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٠.

(٥) تنظم المادة ١٢/٧ من اتفاقية الوقود المبدأ بنصها على أنه "*يجوز للدولة الطرف ... أن تخطر الأمين العام بأن السفن غير ملزمة ... بأن تحمل على متنها أو بأن تستخرج (شهادة تأمين إجباري) عند دخولها إلى الموانئ الواقعة في أراضيها أو مغادرتها أو عند وصولها إلى المرافق البحرية الواقعة في أراضيها أو مغادرته...*".

علـى أنَّ الإعفـاء المشـار إليه، لا يعني الإعفاء من التغطية ذاتها، ولكن من دليل إثباتها، وحتـى يُضمن أن يتم تنفيذ الاستثناء بهذا المضمون؛ فإن على الدولة أن تستبدل المستندات الورقية بأخرى إلكترونية يكـون مـن الممكن للـدول الأخـرى الوصـول إليها[1]. ولعلَّ المثال الذي يحضرنا لمثل هذا الأمر، هو أن تخصص دولة العلم موقعاً علـى الإنترنت يقدم بياناً بسفن الملاحة الوطنية التـي تخضـع للاتفاقية والمستوفية للتغطية الإجبارية والمستثناة من حمل شهادة في هذا الشأن.

وبـذلك تختلف اتفاقية الوقـود عن اتفاقية المسئولية المدنية لعـام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، حيث لم ينص أيهما على مثل الاستثناء السابق. كما إنها تتميز بذلك علـى اتفاقية المـواد الخطرة والتـي اقتصـرت في شأن الملاحة الوطنية، على منح الدولـة الطـرف رخصـة التحفظ في شأن انطباق الاتفاقية على رحلاتها بين موانئ أو مرافق هذه الدولة[2].

(٣) الإعفاء من التغطية الإجبارية.

لـم تقتصـر اتفاقية الوقـود على منح الدول الأطراف رخصة التحفظ في شأن عـدم حمـل سـفنها المخصصــة علـى سـبيل الحصـر للملاحـة الوطـنية، والخاضـعة للاتفاقية، لشـهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية، بل تضمنت ما هو أكثر من ذلك. فلقد رخصت الاتفاقية للدول الأطراف الحق في التحفظ بإعفاء سفن الملاحة الوطنية، والخاضعة للاتفاقية، من الالتزام بالتغطية الإجبارية أصلاً[3].

---

(١) وبذلك اعتنت الاتفاقية بضـابط الإعفاء بنص مادتها ١٣/٧ على "... *شريطة أن تكون الدولة الطرف التي أصدرت الشهادة ... قد أخطرت الأمين العام بأنها تمسك سجلات في صورة إلكترونية، تستطيع جميع الدول الأطراف الوصول إليها، تؤكد وجود الشهادة وتتيح للدول الأطراف الوفاء بالتزاماتها ...*".

(٢) المادة ٥/١/ج من اتفاقية المواد الخطرة.

(٣) فاتفاقية الوقود تنص في مادتها ١٥/٧ على أنه "... *يجوز لأي دولة أن تعلن، وقت التصديق علـى هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضـمام إليها، أو في أي وقت لاحق، أن هذه المادة لا تنطبق علـى السفن التي ينحصـر تشغيلها داخل المنطقة المشـار إليها في المادة ٢ (أ) (ا) من تلك الدولة*". والجدير بالذكر، إن المنطقة المشار إليها في المادة ٢ (أ) (ا) هي "*أراضـي دولة طرف، ويشمل ذلك بحرها الإقليمي*".

ولئن كانت اتفاقية الوقود، بذلك، تتخلف عن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (وبروتوكولها لعام ١٩٩٢) والتي لا تعفي سفن الملاحة الوطنية من الالتزام بالتغطية الإجبارية[١]؛ إلا إنها تواكب في ذلك اتفاقية المواد الخطرة والتي أجازت رخصة تحفظ الدول بمثل هذا الاستثناء[٢].

ثالثاً: إعفاء سفن الدولة من التغطية الإجبارية.

إذا كانت فكرة التغطية الإجبارية تستهدف التغلب على خطر إعسار المسئول، وهو أساساً مالك السفينة، فإن هذا الأمر متخلف في حالة ملكية الدولة للسفينة. ومن هنا أجازت اتفاقية الوقود للسفن التي تمتلكها الدولة أن تكتفي بشهادة تفيد ملكية الدولة لهذه السفينة وبأن المسئولية مغطاة ضمن الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية، على أن تتناظر هذه الشهادة إلى أقصى حدٍ ممكنٍ النموذج المبين في الاتفاقية[٣].

ومن المعلوم إنّ الاستثناء السابق يُعد من المبادئ التقليدية التي يتضمنها النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت منذ إبرام اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[٤]، وهو ما تكرر على نحو مطابق في اتفاقية المواد الخطرة[٥].

ولاشك أنه لا محل للحديث عن مدى حق الرجوع المباشر من قبل المضرور على الدولة التي تقدمت بشهادة عن ملكيتها للسفينة، وضمانها للمسئولية الناتجة عنها في حدود المسئولية المنصوص عليها في الاتفاقية. فالموقف هنا أن الدولة التي سيرجع عليها المضرور ليست بشخص مستقل عن مالك السفينة، فهي

---

(١) راجع التأكيد على الالتزام بحمل شهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية حتى في الملاحة الوطنية نص المادة ٧، وبالذات فقرتيها ١٠/٧ و١١/٧ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٢) المادة ١/٥/ج من اتفاقية المواد الخطرة.

(٣) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ١٢/٧ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٥) المادة ١٢/١٢ من اتفاقية المواد الخطورة.

ذاتها ذلك المالك[١].

رابعاً: صور الضرر التي لم تعالجها اتفاقية الوقود.

تُعرف اتفاقية الوقود في الفقرة ٦ من مادتها الأولى، ضرر التلوث بنصها:

"وتعني "أضرار التلوث" ما يلي:
(أ) الخسائر أو الأضرار الواقعة خارج السفينة من جراء تلوث نجم عن تسرب أو تصريف وقود السفينة الزيتي، أينما وقع هذا التسرب أو التصريف، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة، والذي لا يشمل أي خسائر في الأرباح تكون قد نجمت عن هذا الإتلاف، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التي نفذت بالفعل أو التي يعتزم تنفيذها؛ و
(ب) تكاليف التدابير الوقائية، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير".

وبذلك، فطالما أن الضرر الذي يخضع لاتفاقية الوقود هو ضرر "من جراء تلوث" إذن لا يدخل في نطاق الاتفاقية بمفهوم المخالفة "الضرر بسبب لا يعود إلى التلوث"؛ وحيث إن ضرر التلوث هو ذلك الذي يقع "خارج السفينة" فإنه بمفهوم المخالفة أيضاً لن يدخل في نطاق الاتفاقية "الأضرار المادية والبدنية المترتبة على ظهر السفينة"؛ وحيث إن الاتفاقية تشترط "...أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التي نفذت بالفعل أو التي يعتزم تنفيذها؛ وتكاليف التدابير الوقائية، والخسائر، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير"؛ فإنه بمفهوم المخالفة لا يخضع "الضرر البيئي" لاتفاقية الوقود.

وقبل التعليق الموجز على الأضرار المستبعدة من الخضوع لاتفاقية الوقود؛ فإنه لا تفوتنا الإشارة إلى أن هذا الاستبعاد لا يعني أن تلك الأضرار لا يمكن التعويض عنها، غاية القول إنها ستخضع للقانون الواجب التطبيق وفقاً لمنهج

---

(١) انظر حول الرجوع المباشر، لاحقاً ص ١٤٢.

التنازع. وإن كان من المأمول أن تسعى المحاكم المختلفة إلى تبني حلول متقاربة تتفق وروح التوحيد الدولي، وهو ما يمكن الآن تحقيقه بالاستئناس بدليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت[1].

(١) الضرر بسبب لا يعود إلى التلوث بالوقود.

وكما هو عليه حال اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢ ؛ فإن الضرر الخاضع لاتفاقية الوقود هو فقط ذلك الذي يقع بسبب التلوث[2]. فلا يخضع للاتفاقية ذلك الضرر الناشئ عن حادث وقود السفينة الزيتي الذي لم يؤد إلى تلوث، كما في حالة الضرر الناشئ عن انفجار أو اشتعال وقود السفينة الزيتي، أو تكاليف تحديد موقع السفينة الغارقة تفاديا عن الاصطدام بها وبالتالي حدوث التلوث بوقودها[3].

وبذلك يصح نقد اتفاقية الوقود، كما فعل الفقه من قبل في شأن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، من حيث إنها ستؤدي إلى *"... الا تعامل أضرار انفجار أو حريق البترول معاملة مساوية لأضرار التلوث خاصة وإن الأولى أكثر خطورة وجسامة من الثانية، وأكثر احتمالاً في نسبة وقوعها"*[4].

على أنه لا يوجد ما يمنع من الخضوع لاتفاقية الوقود، في شأن الضرر الناتج عن التلوث الذي يتلو انفجار أو اشتعال وقود السفينة الزيتي، وذلك قياسا على ما استقر عليه الفقه في ذات الشأن عند تناوله لاتفاقيات المسئولية المدنية

---

(١) أنظر سابقا ص ١٢.

(٢) المادة ٦/١ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، والمادة ٣/٢ من بروتوكول المسئولية المدنية لعام ١٩٩٢.

(٣) وهو المثال الذي وصلنا إليه قياسا على حادثة السفينة "Kasuga Maur No. 1" ، والمشار إليها في: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٥.

(٤) نقلا عن: المرجع السابق، ذات المكان.

الأخرى[1].

(٢) الضرر على ظهر السفينة.

طالما أن اتفاقية الوقود تقتصر في تطبيقها على الأضرار الواقعة خارجها، فإنه يستبعد من نطاق اتفاقية الوقود حوادث تلوث الشحنة بزيت الوقود، أو إجراءات تطهير السفينة أو شحنتها من ذلك الوقود. وذلك كما حدث صدفة بخطأ أحد أفراد الطاقم، في حادثة الناقلة اليابانية "تسوبام مارو"[2]، حيث تم صب وقود زيت الديزل الثقيل في حوض البضاعة دون عنبر الوقود. كذلك، ما حدث في حادثة السفينة "هاتو مارو"[3] عند تسرب الوقود إلى الشحنة عند الخطأ في استخدام خرطوم الوقود. فلقد تم استبعاد خضوع هاتين الحادثتين لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ نظراً لأن التلوث قد وقع خارج السفينة، وهو ما يصح أيضاً في شأن اتفاقية الوقود[4].

كذلك، لم تتعرض اتفاقية الوقود لحوادث وفاة أو إصابة الأشخاص والتي تقع على ظهر السفينة، بسبب حوادث وقودها[5]، وهي في ذلك تلتقي اتجاه اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، حتى بعد تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٩٢[6]. وبذلك يجوز نقد اتفاقية الوقود، أيضاً كما انتقدت اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وذلك من حيث أنها تؤدي إلى حلول ظالمة نظراً لأن "...*الأضرار البدنية اللاحقة بالفرد ستعامل معاملة أقل من أضرار التلوث اللاحقة بالبيئة البحرية*..."[7].

---

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) "Tsubame Maru". أنظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٢.

(٣) "Hatu Maru"، نقلا عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) نقلا عن: المرجع السابق، ص ٥١-٥٢.

(٥) كذلك اغفل دليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت معالجة هذا الموضوع. إنه الموقف الذي يجد منطقه في تفادي موضوع من أشد الموضوعات اختلافاً بين الأنظمة القانونية.

(٦) في حين إن اتفاقية المواد الخطرة تنص على التعويض عن ضرر "*وفاة أشخاص على متن السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة المذكورة*..." (المادة ١/٦/أ).

(٧) نقلا عن: المرجع السابق، ص ٥٤.

(٣) الضرر البيئي.

لم تتعرض اتفاقية الوقود، وكما هو حال اتفاقية المسئولية المدنية والمواد الخطرة، للتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها، والتي يصطلح على تسميتها بالضرر البيئي[1]، وذلك على الرغم من المطالبة بذلك أثناء المؤتمر من قبل بعض الوفود وبوجه خاص الوفد الفرنسي[2]، وهو ما شكل أحد أوجه الانتقاد الموجهة لهذه الاتفاقية بالنسبة للبعض[3].

وعلى كل حال فإن اتفاقية الوقود لم تأخذ باقتراح المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض (وهو تجمع مؤمني المسئولية) فيما يتعلق بالتأكيد على استبعاد المطالبات بالتعويض عن تصويب أضرار الموارد الطبيعية أي الضرر البيئي. وعلى ذلك فإنه وعلى الرغم من أنّ اتفاقية الوقود لم تدل بدلوها في شأن الضرر البيئي، إلا إنها لم تحقق رضاء متعصبي استثناء هذا الضرر من التعويض أصلاً بحجة طبيعته التحكمية "speculative". وفي هذا السياق، نجد أن جرجز ينتقد عدم كفاية الوقت للمؤتمر الدبلوماسي لمناقشة اقتراح المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض حيث نأخذ عليه مناصرته لمغالاة استبعاد التعويض عن الضرر البيئي أصلاً[4].

وعلى كل حال فإن الراجح هو جواز التعويض عن الضرر البيئي، بشرط تفادي الحلول التحكمية، والأرقام الجزافية، وهو ما يؤيده دليل اللجنة البحرية الدولية

---

(١) انظر بصفة عامة حول موضوع الضرر البيئي: سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه، محسن عبد الحميد البيه، "المسئولية المدنية عن الأضرار البيئية"، بدون ناشر، المنصورة، ٢٠٠٢. كذلك، سابقا ص ٣٦.

(٢) انظر: إعلان الوفد الفرنسي بتاريخ ١٩ مارس ٢٠٠١، في الوثيقة: OMI, LEG/CONF.12/RD/1/Add.1. مشار إليه في بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٣.

(٣) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٧.

(٤) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١. حيث يقول:

"It was right to seek to exclude these [claims in respect of natural resource damage] on the basis that such claims would be likely to be speculative in nature"

لضرر التلوث بالزيت[1].

وهكذا نخلص من المطلب الثاني، والذي خصصناه للاستبعاد الجزئي من الخضوع لاتفاقية الوقود، إلى أنه يستبعد من الخضوع لعبء التغطية الإجبارية السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ألف طن؛ ويستبعد من عبء التغطية الإجبارية أو حمل شهادتها سفن الملاحة الوطنية التي تتحفظ في شأنها الدولة المتعاقدة؛ ويستبعد من التغطية الإجبارية سفن الدولة عند تحفظ هذه الدولة في هذا الشأن؛ ولا يخضع لنظام المسئولية المدنية للاتفاقية الضرر الذي لا يعود إلى التلوث بالوقود، والضرر الذي يقع على ظهر السفينة وإن كان ناتجاً عن وقود، والضرر البيئي.

وبذلك نكون قد انتهينا، في ذات الوقت، من الفصل الثاني والذي خصصناه لنطاق تطبيق اتفاقية الوقود، ويحين تناول أحكام المسئولية المدنية ذاتها والواردة في الاتفاقية، وذلك بتناول أوجه تحقيق الاتفاقية للتوازن بين مركزي المضرور والمسئول، وهو ما نخصص له الفصل الثالث والتالي بيانه.

(١) انظر بنوده من ١٠-١٢.

الفصل الثالث
أحكام اتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

اعتنت اتفاقية الوقود بتحقيق التوازن في النظام القانوني للمسئولية المدنية بين المضرور والمسئول، وذلك بتقرير قواعد غير تقليدية من شأنها تعزيز المركز الضعيف للمضرور في مقابلة مميزات تُحقق للمسئول مركزاً متوازناً. إنهما محوري أحكام اتفاقية الوقود، واللذان نخصص لكلٍ منهما مبحثاً مستقلاً على النحو التالي بيانه.

المبحث الأول: تعزيز مركز المضرور في مواجهة المسئول.
المبحث الثاني: توازن مركز المسئول بعد نصرة المضرور.

المبحث الأول
تعزيز مركز المضرور في مواجهة المسئول

تمهيد وتقسيم:

اعتنت اتفاقية الوقود بتعزيز المركز القانوني للمضرور من التلوث بوقود السفن الزيتي عند رجوعه بالمسئولية المدنية على المتسبب في ذلك التلوث. إنه الأمر الذي يتضح بترجيح مكان وقوع الضرر لانعقاد الاختصاص القضائي بدعوى المسئولية المدنية؛ وتبني أساسا للمسئولية يلائم المضرور؛ وتقييد مفهوم السبب الأجنبي في مجال دفع تلك المسئولية؛ وعدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول؛ والتخفيف من تبعة خطر إعسار المسئول؛ وعدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ[1]. إنها الموضوعات التي نخصص لكلٍ منها مطلباً مستقلاً، على النحو التالي بيانه.

المطلب الأول
اختصاص محاكم دولة وقوع الضرر

يغلب أن يترتب على التلوث البحري مسئولية مدنية دولية نظراً لاتصاله بأكثر من عنصر أجنبي، لعلّ أهمها اختلاف مكان وقوع الخطأ عن مكان وقوع الضرر، وتعدد أماكن وقوع الضرر. إنه الأمر الذي ثبُت منذ حادثة **"توري كنيون"** لعام ١٩٦٧، وهو ما أدى إلى مشكلتي تنازع القوانين وتنازع الاختصاص، وهو ما كرست اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وما لحقها من اتفاقيات ذات صلة بالمسئولية المدنية عن التلوث البحري، جهدها لحله.

---

(١) وذلك بالإضافة إلى ضمانات أخرى تم تناولها سابقا، ولعلّ من أهمها تبني مفهوما واسعا لمالك السفينة (أنظر سابقا ص ٧٢)؛ وتبني مفهوما واسعا للسفينة (أنظر سابقا ص ٥٥)؛ وتبني مفهوما واسعا لحادثة التلوث بما يشمل التهديد به (أنظر سابقا ص ٦٦)؛ والعدول عن مبدأ تركيز المسئولية في مواجهة مالك السفينة (أنظر سابقا ص ٧٤)، وجواز الرجوع على تابعي مالك السفينة ووكلاءه (أنظر سابقا ص ٧٧)، التضامن بين المسئولين عند تعددهم (أنظر سابقا ص ٧٦).

ففي مجال تنازع الاختصاص، كان من المتعين محاربة ظاهرة "تسوق الاختصـــــاص القضائي" "forum shopping"، وما قد تؤدي إليه من تعسف في استخدام الحق في التقاضي والإخلال بحق الدفاع. وهو ما تم عن طريق تبني مبدأ اختصاص محاكم دولة موقع الضرر[1].

فلقد اعتنت اتفاقية الوقود بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، حيث خصصت لذلك نص المادة ١/٩، والتي تحمل عنونا رسمياً هو "**الولاية القضائية**"، وهو العنوان الذي نرى أن الدقة تتطلب فيه أن يكون "المحاكم المختصة" كما فعل النص الفرنسي الرسمي والذي استخدم عبارة "Tribunaux compétentes" ، أو "الاختصاص القضائي" وهو ما فعله النص الإنجليزي والذي استخدم اصطلاح "Jurisdiction".

ولقد أكدت اتفاقية الوقود على التزام الدول الأطراف بتمكين المدعي من الحصول على العدالة عن طريق محاكمها المختصة بنصها على أن *"تكفل كل دولة طرف تمتع محاكمها بالولاية القضائية اللازمة للنظر في دعاوى التعويض المرفوعة بموجب هذه الاتفاقية"*[2].

وتواكب اتفاقية الوقود في تنظيمها للاختصاص القضائي، ما استقر عليه الوضع في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، بعد تعديلها بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢[3]. ومفاد ذلك اختصاص دولة مكان وقوع الضرر بنظر الدعوى[4].

---

(١) والتأكيد على حق المسئول في الدفاع على التفصيل التالي بيانه ص ١٥١.

(٢) المادة ٣/٩ من اتفاقية الوقود. أنظر في ذات التأكيد: المادة ٧/٩ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ والمادة ٤/٣٨ من اتفاقية المواد الخطرة.

(٣) المادة ٩ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩. ولقد أدى بروتوكول ١٩٩٢ إلى تعديل يوسع من مكان الضرر بما يجعله يشتمل على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

(٤) فوفقا للمادة ١/٩، من اتفاقية الوقود؛ فإنه "*عندما تسبب حادثة أضرار تلوث في أراض، تشمل البحر الإقليمي، أو في منطقة أشير إليها في المادة ٢ (أ) (أ) تتبع دولة أو أكثر من الدول الأطراف، أو عندما تكون تدابير وقائية تستهدف تجنب أضرار التلوث أو تقليلها قد اتخذت في هذه الأراضي، التي تشمل البحر الإقليمي، أو في تلك المنطقة، لا يجوز رفع دعاوى التعويض على مالك السفينة أو المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة إلا أمام محاكم أي من هذه الدول الأطراف*".

ويصعب القول، بأن الحل الذي تبنته اتفاقية الوقود يحل كافة مشاكل الاختصاص القضائي، فلا يزال لهذا البعد بعض صعوباته، والتي تتمثل أبسطها في جواز تعدد الدعاوى بتعدد أماكن وقوع الضرر.

كما أنه لا يمكن الإدعاء بأن اتفاقية الوقود سوف تؤدي إلى القضاء على تسوق الاختصاص في دول أخرى غير دول وقوع الضرر، كدولة جنسية مالك السفينة[١]، وذلك طالما أن الدولة التي سوف يتم التقاضي أمامها ليست بطرف في الاتفاقية. فهذا هو ما حدث بالنسبة للجوء إلى القضاء الأمريكي تسوقاً لاختصاص تشريعي أكثر ملاءمة عن ذلك الذي أرسته اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، بالنسبة للمتضررين، في فرنسا، عن التلوث البحري بالزيت الناتج عن حادثة السفينة "أمكو كاديز" لعام ١٩٧٨[٢].

المطلب الثاني
تبني أساساً للمسئولية يلائم المضرور

تمهيد وتقسيم:

المسئولية المدنية عن خطأ التلوث بوقود السفن، وكما هو حال معظم صور المسئولية المدنية عن خطأ التلوث البحري، تقوم في الغالب خارج علاقات عقدية وبذلك فإنها مسئولية تقصيرية. والمبدأ في المسئولية التقصيرية كما رأينا سابقاً كونها مسئولية شخصية أي تقوم على إثبات الخطأ، ولا شك في أن ذلك سيشكل إجحافاً بمركز المضرور في ظل الصعوبة الواقعية لإثبات ذلك الخطأ في معظم

= والجدير بالذكر أن المنطقة التي تشير إليها المادة ٢ (أ) (ا) هي "أراضي دولة طرف، ويشمل ذلك بحرها الإقليمي".

(١) ويلاحظ أن اتفاقية المواد الخطرة قد توسعت من مفهوم الدولة المختصة لتضم دولة تسجيل السفينة في بعض الفروض، أنظر المادة ٣٨ من تلك الاتفاقية

(٢) أنظر أكثر تفصيلاً سابقاً، ص ٢٧، هامش ٢

الحالات[1]. وبذلك كان من المتعين على النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري البحث عن حل يعزز من المركز الضعيف للمضرور في هذا الشأن في ظل تطور نظرية المسئولية التقصيرية في القانون المقارن. وبذلك فإن تناول أساساً للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن بما يلائم المركز الضعيف للمضرور، يتطلب التمهيد بموجز لمحطات تطور نظرية المسئولية المدنية وصولاً إلى تحديد ما تخيرته اتفاقية الوقود منها.

أولاً: محطات تطور المسئولية التقصيرية في القانون المقارن.

وكما أشرنا من قبل؛ فإن تطور نظرية المسئولية التقصيرية[2] بدأ باستقلالها عن المسئولية الجنائية، على إنها بدأت مسئولية شخصية تقوم على الخطأ الواجب الإثبات، ثم بدأت تتحول في بعض صورها تحت دوافع اجتماعية إلى مسئولية شخصية قائمة على خطأ مفترض، وهو الخطأ الذي يتم افتراض وقوعه بمجرد ثبوت الضرر. فالضرر عندئذ قرينة على وقوع الضرر، ولقد كانت القرينة في بعض الأحوال بسيطة، يجوز إثبات عكسها، على إنها أصبحت في بعض الصور الأخرى غير جائز نفيها، أي إنها قرينة قاطعة. إنها الحالة التي يفضل البعض، ويحق، وصفها بقرينة المسئولية[3].

ومن المعلوم أن القرائن في مجال المسئولية التقصيرية قد بدأت قضائية، على أن المشرع ما لبث وأن تبناها، فتحولت القرينة من قضائية إلى قانونية.

ولا شك أن أبلغ ما وصل إليه النظام القانوني هو المسئولية التقصيرية المستقلة عن ركن الخطأ، إنها المسئولية المؤسسة على الضرر وحده وبالتالي توصف بالمسئولية الموضوعية أو المادية أو تحمل التبعة. وعلى الرغم من أن المسئولية الموضوعية تشترك مع قرينة المسئولية، بأن كلاهما تتخف من أجل

---

(١) انظر سابقاً ص ٣١، وص ٣٨

(٢) انظر سابقاً ص ٢٩-٤٣.

(٣) انظر سابقاً، ص ٣٤، هامش ١.

التقرير بانعقاد المسئولية من متطلبات ثبوت الخطأ، إلا أن المسئول في مجال المسئولية الموضوعية ليس له دفع مسئوليته بإثبات القوة القاهرة بعكس الحال في قرينة المسئولية.

صفوة القول إذن، إنّ المسئولية التقصيرية قد بدأت كمسئولية شخصية تقوم على خطأ واجب الإثبات إلى أن وصلت إلى مسئولية موضوعية مستقلة عن أية خطأ. ويقع بين النوعين، مسئولية شخصية تقوم على خطأ مفترض بموجب قرينة بسيطة، أي خطأ قابل لإثبات العكس، ثم مسئولية تقوم على قرينة المسئولية.

ثانياً: ما هو أساس المسئولية في اتفاقية الوقود؟

ونظراً لأن اتفاقية الوقود كانت معنية، وكما هو حال النظام القانوني الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، بتعزيز المركز الضعيف للمضرور فإنها قد تبنت قرينة المسئولية أساساً لمسئوليتها المدنية. فبمجرد إثبات الضرر وارتباطه بحادث التلوث الخاضع لاتفاقية الوقود، تفترض مسئولية مالك السفينة. ولا يستطيع المالك عندئذ أن يدفع مسئوليته بإثبات عدم وقوع الخطأ منه، أو أنه قد بذل قصارى جهده في تفادي وقوعه، فهو لا يملك إلا إثبات انقطاع علاقة السببية بين سلوكه والضرر، إي إثبات السبب الأجنبي بمفهومه في اتفاقية الوقود.

إنها المسئولية التي وصفها النص العربي لاتفاقية الوقود، بشكل يقترب من الدقة، باصطلاح "المسئولية الشيئية"[1]، فهذه المسئولية أحد صور المسئولية التقصيرية القائمة على قرينة المسئولية، وهي المسئولية التي وصفها النص الإنجليزي باصطلاح "strict liability"، أي "المسئولية المشددة"، إنه المفهوم الذي يكاد يطابق مفهوم قرينة المسئولية في النظام القانوني اللاتيني.

على إننا لا نوافق على النص الفرنسي[2]، وهو ما يجاريه الفقه الفرنسي،

---

(١) أنظر سابقا ص ٣١. وأنظر فاتحة اتفاقية الوقود في نصها الرسمي العربي.

(٢) أنظر نص فاتحة الاتفاقية بأنه: =

والذي يصف المسئولية هنا بكونها "مسئولية موضوعية"[1]. فالاتفاقية تجيز للمسئول دفع مسئوليته بإثبات انقطاع علاقة السببية بين سلوكه والضرر، وهو ما لا يتحقق في المسئولية الموضوعية[2].

وتطبيقاً على اختلاف الفقه حول أساس المسئولية المدنية في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ - وهو ذات ما يمكن قوله في اتفاقية الوقود - يرى الدكتور محمد الفقي أن لا ثمة خلط بين الفقه، وأن الأمر لا يعدو استخداماً للاصطلاحات بمعاني مختلفة[3]. وبوجه خاص قد يكون من المناسب أن نشير إلى اقتراحه في شأن التوفيق بين الآراء المختلفة، والذي يصلح في أصالته لأن يصنف كرأي ثالث.

فالدكتور محمد الفقي يقترح بأنه "وحسما لكل خلاف، فان الرأي عندنا أن المسئولية الموضوعية تشتمل على ثلاث درجات: (أ) مسئولية موضوعية مخففة، وهي تسمى لدى البعض قرينة المسئولية. (ب) مسئولية موضوعية مشددة، وهي ما يطلق عليها البعض المسئولية الموضوعية. (ج) مسئولية موضوعية مطلقة وهي ما يطلقون عليها المسئولية المطلقة. والتفرقة بين هذه الدرجات الثلاث تتوقف على حالات الإعفاء من المسئولية. فإن اتسعت هذه الحالات كنّا بصدد مسئولية موضوعية مخففة، وإن تقلصت انتقلنا إلى المسئولية الموضوعية المشددة، وإن اختفت تماماً وصلنا إلى المسئولية الموضوعية المطلقة."[4]

وعلى الرغم من وجاهة نظرية الدكتور محمد الفقي، إلا أنها لا تصعب

«RECONNAISSANT qu'il importe d'établir une **responsabilité objective** = pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité ."

(١) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٢.

(٢) أنظر سابقا، توضيح العلامة السنهوري، ص ٣٤. كذلك، أنظر في الفقه المصري الذي اهتم بهذه التفرقة: محمود سمير الشرقاوي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٣٥؛ محمد كمال حمدي، "القانون البحري"، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، ٢٠٠٠، ص ٢٣٥.

(٣) أنظر: مرجعه السابق الإشارة إليه، ص ٢٠٠.

(٤) نقلا عن: مرجعه السابق، ذات المكان.

على النقد، فهي تستحدث اصطلاحات جديدة تزيد من الخلط، كما هو الحال في شأن الحديث عن المسئولية الموضوعية المشددة والأخرى الموضوعية المخففة. فإذا كان لدينا فئتين من الفقه باصطلاحات متناقضة فإننا سوف نصبح بصدد ثلاث فئات بذات الاصطلاحات المتناقضة. فضلاً عن صعوبة التطبيق، فعلى سبيل المثال متى يمكن القول بأننا قد انتقلنا من حالات إعفاء متسعة إلى أخرى متقلصة؟ وبالتالي انتقال من مسئولية موضوعية مخففة إلى موضوعية مشددة.

وطالما أن الاختلاف بين جهتي الفقه هو حول اللغة[1]، وليس المضمون، فلماذا لا يكون الحل الأسلم هو الانتصار لأحد الاتجاهين، في ظل مدى صدق تعبير الاصطلاحات للمضمون الذي لا نختلف حوله؟ وطالما أن الرأي الذي ننتصر له، يستخدم اصطلاحات مستقرة، ولا يوجد فيه خلط بين وصف للمسئولية القائمة على قرينة المسئولية وتلك الموضوعية المستقلة عن أية خطأ، فلماذا لا نبسط الأمور بالانتصار لهذا الرأي؟

المطلب الثالث
التقييد من مفهوم السبب الأجنبي

تمهيد وتقسيم:

تتوافق اتفاقية الوقود مع اتجاه النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، في التضييق من مفهوم السبب الأجنبي والذي يقطع علاقة السببية بين

---

(١) فما نصفه نحن بالمسئولية الموضوعية، يصفه البعض الآخر بالمسئولية المطلقة. في حين أن ما نصفة بقرينة المسئولية يصفونه بالمسئولية الموضوعية. أنظر على سبيل المثال: روديير ودي بونتفوس، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٥٠، وذلك بمناسبة تطبيقهما على اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢ في شأن المسئولية المدنية عن تشغيل السفن الذرية (ذات المسئولية الموضوعية نظراً لعدم جواز الدفع بالقوة القاهرة). على إننا لا نفضل الرجوع إلى إصطلاحات هذا الفقه بعد تبني اصطلاحات المدرسة التي نعاضدها. أنظر على سبيل المثال: كمال حمدي، بمناسبة تطبيقه على اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٢٧، وص ٢٢٨. فهو يستخدم اصطلاحي المسئولية الموضوعية والأخرى المطلقة وكأنهما ليسا بمترادفين، وقارن موقفه في ص ٢٣٥.

سلوك مالك السفينة وما يترتب عليه من ضرر تلوث بوقود السفينة، وذلك بما من شأنه أن يراعي مصلحة المضرور[١]. إنه الموضوع الذي اعتنى به نص المادة الثالثة من اتفاقية الوقود، والتي تكاد تكون نقلاً حرفياً للنص المقابل في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[٢]، وهو ذات النص الذي كان قد انتقل إلى اتفاقية المواد الخطرة[٣]. إنه النص الذي يضم في رأينا نوعين من الدفوع بعضها تقليدي، وآخر مستحدث[٤]، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: الصور التقليدية للسبب الأجنبي.

تتمثل الصور التقليدية للسبب الأجنبي والواردة في اتفاقية الوقود في القوة القاهرة، وخطأ الغير، وخطأ المضرور، وذلك على التفصيل التالي بيانه.

١- القوة القاهرة.

تنص اتفاقية الوقود على أنه *"لا يتحمل مالك السفينة أي مسئولية عن أضرار التلوث إذا أثبت أن الأضرار قد نجمت ... بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتمي وقاهر..."*[٥].

إنها **"القوة القاهرة"**[٦] والتي لم تشر إليها الاتفاقية باسمها الدارج، وإن

---

(١) وحيث أن ذات هذا المفهوم متواتر في حق اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ فإن الدكتور محمد الفقي يصف المسئولية هنا بالموضوعية المشددة. أنظر: مرجعه السابق الإشارة إليه، ص ٢١٥-٢١٦. وأنظر في نظريته حول المسئولية الموضوعية المخففة، وتلك المشددة، وتقييمنا لها، ما ذكرناه سابقاً، ص ١١٧.

(٢) المادة ٣/٢، وأنظر بوجه خاص حول شرحها: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٠٠-٢١٤.

(٣) المادة ٧، لاسيما في فقرتيها ٢ و٣.

(٤) أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

(٥) المادة ٣/٣/أ من اتفاقية الوقود.

(٦) أنظر بوجه خاص: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٠٥-٢٠٨. ويفضل الدكتور محمد الفقي، أن يصف الحالة هنا بالظاهرة الطبيعية.

تلاحظ لدينا أن مفهوم اتفاقية الوقود لها ضيق عمّا هو عليه في النظام القانوني اللاتيني أو القانون العمومي.

فوفقاً للنظام القانوني اللاتيني، لا تقتصر القوة القاهرة على الظواهر الطبيعية بل تمتد إلى الأفعال البشرية؛ طالما لم تكن متوقعة، ولا يمكن التغلب عليها، وليس للمدين يد في وقوعها، وتؤدي إلى استحالة التنفيذ، دون لزوم كون الحادث استثنائي كما تشترط اتفاقية الوقود[1].

ووفقاً لفكرة "act of god" أي "المشيئة الإلهية" في نظام القانون العمومي والمرادفة للقوة القاهرة في النظام القانوني اللاتيني؛ فإنها وإن كانت تستبعد الأفعال البشرية، متفقة بذلك مع اتفاقية الوقود؛ إلا أنها تختلف عنها من حيث إنها تتبنى معياراً شخصياً في قياس مدى قدرة المسئول في تفادي وقوع الضرر، فضلاً عن عدم اشتراط الطبيعة الاستثنائية للحادثة[2].

٢- خطأ الغير.

تنص اتفاقية الوقود على أنه *"لا يتحمل مالك السفينة أي مسئولية عن أضرار التلوث إذا أثبت ... أن الأضرار قد نجمت كلياً عن فعل أو تقصير أتاه طرف ثالث بنية إحداث الضرر"*[3]؛ وكذلك في حالة إثباته *"أن الأضرار قد نجمت كلياً عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر عن حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعاينات الملاحية الأخرى، في إطار ممارستها لوظيفتها تلك"*[4]. ويُلاحظ أن الفقرة الأولى تتعلق بالمبدأ العام، في حين أنّ الثانية تعالج أحد التطبيقات الخاصة لحالة خطأ الغير.

---

(١) أنظر : المرجع السابق، ص ٢٠٦.

(٢) أنظر : المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) المادة ٣/٣/ب من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ٣/٣/ج من اتفاقية الوقود.

أ- المبدأ العام: الخطأ العمدي للغير.

يُلاحظ أنَّ مفهوم "الغير" ضيق في اتفاقية الوقود بالمقارنة بالقواعد العامة. فمن جهة يقتصر الأمر على حالة خطأ الغير العمدي[1]، دون الخطأ غير العمدي؛ ومن جهة أخرى ينبغي أن يكون هذا الخطأ هو السبب المنتج والوحيد للحادثة.

وفي رأينا يُعد من صور خطأ الغير العمدي، الأفعال غير المشروعة والمتعمدة والتي تؤدي إلى تلوث بالزيت لأغراض سياسية، والتي يطلق عليها في العصر الحديث "الإرهاب". ومن أمثلة ذلك ما وقع من تفجير لناقلة البترول "Limburg" الفرنسية أمام سواحل عدن في عام ٢٠٠٢.

وفي رأينا، تتضاءل فرصة الارتكان إلى خطأ الغير لدفع المسئولية، لاسيما في حوادث التخريب والإرهاب، وذلك لو ثبت تراخي مالك السفينة في استيفاء ضوابط الأمن، خاصة بعد أن أصبحت تلك الضوابط ملزمة في الدول الأطراف في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤، بموجب تعديلها في عام ٢٠٠٢، إنه التعديل الذي أدى إلى استحداث ما يعرف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الميناثية، والنافذ منذ ٢٠٠٤/٧/١[2].

ب- إهمال القائم على مرفق ملاحي.

ترتيباً على تمتع الدولة بحقوق السيادة على مياهها الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة؛ فإنها تلتزم، وأية سلطة أخرى تعهد إليها الدولة، بصيانة المرافق الملاحية (من أضواء ومعاينات ملاحية أخرى). وبالتالي إذا حدث تراخي في ذلك، ولو إهمالاً، وهو الفرض الذي لا ينبغي أن يتصور غيره؛ فإن تلك الدولة

---

(١) ويكفي تعمد الإضرار، وليس بالضرورة تعمد التلوث. أنظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة، ص ٢٠٨-٢١٠. ولذلك يفضل الدكتور محمد الفقي أن يفرد لهذه الحالة بنداً مستقلاً يطلق عليه "الخطأ العمدي للغير".

(٢) "International Ship and Port Facility Security Code"، والمعروف اختصاراً "ISPS Code 2002".

أو السلطة، تصبح سبباً أجنبياً في دفع مسئولية مالك السفينة، بوصفه خطأ الغير.

ويلاحظ أن التطبيق الخاص هنا يتميز بأنه أكثر اتساعاً من المبدأ العام من حيث أنه يغطي الخطأ غير العمدي، على أنه يقتصر على حالة التقصير في صيانة مرافق ملاحية، مع ما يشمله هذا من غموض من حيث التحديد[1]. فهو على سبيل المثال، لا يشمل حالة تعسف دولة في منح السفينة مرفأ آمنا، كما حدث من قبل أسبانيا بالنسبة للناقلة "Prestige" في عام ٢٠٠٢ (مع العلم بأن هذا إدعاء لم يثبت قضائيا بعد). كما إنه يختلف عن مفهوم خطأ الغير في المبدأ العام فلا يلزم أن يكون السبب الوحيد للتلوث.

٣- خطأ المضرور (الدائن).

وفقاً لاتفاقية الوقود، فإنه *"إذا أثبت مالك السفينة أن أضرار التلوث قد نجمت كليا أو جزئيا عن فعل أو تقصير أتاه بنية إحداث الضرر الشخص الذي تعرض لهذا الضرر، أو عن إهمال ذلك الشخص، جاز إعفاء مالك السفينة كليا أو جزئيا من مسئولية إزاء ذلك الشخص"*[2].

على الرغم من ندرة أن يكون التلوث البحري بوقود السفن ناتجاً عن المضرور ذاته، إلا أن ذلك لا يصعب تصوره، كما في حالة إهمال الدولة في صيانة المرافق الملاحية مما يؤدي إلى حادث تلوث بوقود السفينة، ثم تضرر الدولة ومطالبتها بالتعويض[3].

ولا يختلف الدفع هنا عما هو عليه في القواعد العامة، فهو من جهة يغطي حالتي التعمد، وغيابه، وهو يشمل الإعفاء الجزئي، بالإضافة لذلك الكلي. على أن

---

(١) أنظر في موقف القضاء السويدي من اعتبار "الخرائط الملاحية" الصادرة عن الدولة من قبيل مساعداتها الملاحية: محمد القفي، مرجع سبقت الإشارة، ص ٢١١-٢١٢.

(٢) المادة ٣/٤ من اتفاقية الوقود.

(٣) وهو ما حدث بالنسبة لأسبانيا في حادثة الناقلة "برستيج" والسابق الإشارة إليها، ص ٧٧، هامش ١.

الدفع يتميز هنا بأنه متروك الأخذ به لسلطة تقديرية للمحكمة، حيث أن النص قد صيغ بجواز الإعفاء، وليس بحتميته[1].

ثانياً: الصور المستحدثة للسبب الأجنبي

تتوافق اتفاقية الوقود مع اتفاقيات المسئولية المدنية عن التلوث البحري وذلك من حيث تبني صوراً خاصة للسبب الأجنبي، ما كان لها أن تصبح كذلك لولا النص عليها. إنها الصور التي يجمعها كونها أعمالاً حربية. فوفقاً لاتفاقية الوقود، "*لا يتحمل مالك السفينة أي مسئولية عن أضرار التلوث إذا أثبت أن الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب، أو القتال، أو الحرب الأهلية، أو التمرد*"[2].

فالأفعال السابقة لا يمكن إدراجها ضمن القوة القاهرة أو خطأ الغير سواءً بمفهوم الاتفاقية أو القواعد العامة. فهي ذات مصدر بشري وقد لا تكون استثنائية مما يمنعها من أن تصبح وفقاً للاتفاقية قوة قاهرة؛ كما أن توقعها يمنع من أن يجعلها قوة قاهرة سواءً وفقاً للاتفاقية أو القواعد العامة. وهي قد لا تندرج ضمن مفهوم الاتفاقية لخطأ الغير، إذا ما لم تكن متعمدة.

وبمناسبة التعليق على نص اتفاقية المسئولية لعام ١٩٦٩ والذي تبنى العمل الحربي، ولو كان متوقعاً، كسبب لدفع المسئولية، انتقد البعض إمكانية أن يكون العمل الحربي متوقعاً[3]. ومع ذلك فإننا نرى في تصوير خطأ مالك السفينة (أو مشغلها) لمجرد توقعه للخطأ الحربي هو تصوير مجحف بحقيقة الواقع. فمجازفة مالك السفينة بخدمة التجارة الدولية في مناطق المنازعات والقرصنة، مما يعرضه لخسارة سفينته، بالإضافة إلى التعويضات المستحقة عن التلوث، هو موقف إيجابي أكثر منه سلبي، مما يصعب معه القول بوجود إهمال. فالقول بغير ذلك سوف يحرم سكان مثل تلك المناطق من خدمة الملاحة البحرية، وهي جوهرية بوصف أن حوالي

---

(١) انظر: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢١٤.

(٢) المادة ٣/٣/أ من اتفاقية الوقود.

(٣) انظر: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٠٤.

٩٠٪ من التجارة العالمية تنقل عن طريق البحر، لا سيما وإن أخذنا في الحسبان بأننا نتحدث في مجال اتفاقية الوقود عن معظم أنواع السفن، وليس عن ناقلات الزيت، فضلاً عن الارتفاع الملحوظ في نسبة القرصنة عالمياً وانتشارها في مناطق جوهرية للتجارة البحرية لا يمكن الاستغناء عن استخدامها[١].

على أنه يتعين التفرقة بين الأعمال الحربية، ومخاطر الحرب. فهذه الأخيرة لا تصلح سبباً لدفع المسئولية، كالتلوث الناتج عن تصادم ترتب على ملاحة السفينة مطفئة الأنوار في منطقة حربية[٢].

صفوة القول إذن، إنّ اتفاقية الوقود تواكب ما استقر عليه الأمر في ظل اتفاقيات المسئولية المدنية عن التلوث البحري، لاسيما من حيث تأسيس تلك المسئولية على قرينة المسئولية، مما يخفف عن المضرور بإعفائه من إثبات وقوع خطأ، على أنّ هذا الأساس لا يرقى بتلك المسئولية إلى المسئولية الموضوعية[٣]، فالمسئول له أن يدفع تلك المسئولية بإثبات انقطاع علاقة السببية بين سلوكه وبين الضرر؛ إنه الدفع الذي يدور حول صور خاصة للسبب الأجنبي، والتي يجمعها غلبة المفهوم الضيق والذي يعظم من فرص المساءلة عن التلوث، وبالتالي يكون في الأمر مناصرة للطرف الضعيف في علاقة التلوث البحري، ونقصُد بذلك المضرور.

---

(١) وفقا لأحدث تقرير للجنة السلامة البحرية "Maritime Safety Committee"، والتي يشار إليها اختصاراً MSC بالمنظمة البحرية الدولية فإن عدد حوادث القرصنة خلال عام ٢٠٠٢ قد بلغت ٣٨٣ حادثة وذلك بنسبة زيادة ٤٪ وذلك بالمقارنة بعدد حوادث القرصنة خلال عام ٢٠٠١. ولقد أشارت اللجنة إلى أن عدد حوادث القرصنة من عام ١٩٨٤ وحتى مارس ٢٠٠٣ قد بلغت ٣٠٤١. وتعد أكثر الأماكن تأثراً بالقرصنة بحر الصين الشمالي (١٢٠-١٣٠ حادثة)، ومضايق Malacca وأمريكا الجنوبية (٢٣-٦٧ حادثة)، والكاريبي، والمحيط الهندي، وشرق وغرب أفريقيا (٢٢-٢٤ حادثة). مع العلم بأن حوادث القرصنة في البحر الأبيض المتوسط في تلك الفترة قد بلغت ٢-٣ حادثة. ولقد بدأت لجنة السلامة البحرية مشروعاً لمواجهة القرصنة منذ عام ١٩٩٨. أنظر تحت عنوان "Piracy Figures on Increase Again"، وذلك في: IMO News, No. 3, 2003, p.8.

(٢) أنظر في هذا المثال: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٠٣.

(٣) المادة ٣/٣/أ من اتفاقية الوقود.

المطلب الرابع
عدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول

توافقا مع اتجاه مستقر منذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[١]، اعتنت اتفاقية الوقود بحسم الموقف من مدى حصانة الدول التي تمتلك سفن الملاحة التجارية، وذلك بنصها على أنه فيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة طرف وتستخدمها في الأغراض التجارية، تخضع كل دولة للتقاضي أمام المحاكم المختصة[٢] المبينة في الاتفاقية، وتتخلى عن جميع الدفوع المستندة إلى مركزها كدولة ذات سيادة[٣]

المطلب الخامس
التعويض عن فوات الكسب البيئي

تمهيد وتقسيم:

يتطابق تعريف "أضرار التلوث"[٤] في اتفاقية الوقود مع ما تبناه بروتوكول المسئولية المدنية لعام ١٩٩٢. وبذلك تكون اتفاقية الوقود قد تفادت، كما فعل بروتوكول المسئولية المدنية لعام ١٩٩٢، التعريف الواسع لأضرار التلوث والذي بدأت به اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[٥] والذي كان يفتح الباب أمام محاكم الدول الأطراف في التوسع في تعريفه وفقا لمفاهيمها الوطنية[٦].

---

(١) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٢/١١)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٦/٤).

(٢) والجدير بالذكر أن النص الرسمي يتضمن عبارة أخرى هي "المقاضاة في الولاية القضائية"

(٣) المادة ٤/٤ من اتفاقية الوقود

(٤) "Pollution damage – Dommage par pollution".

(٥) فلقد كانت المادة ٦/١ تنص على أن ضرر التلوث هو: *أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة المحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات"*

(٦) انظر محمد القفي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٠

على الرغم من اجتماع الدول حول مبدأ التعويض عن الضرر البدني، كذلك الأمر في التعويض المادي الواقع على الممتلكات أو الحيازة؛ إلا أن المشكلة تمثلت في مدى إمكانية التعويض عن أضرار فوات الفرصة بوصفها فوات للكسب. إنها مشكلة ما يعرف باصطلاح "فوات الكسب الناشيء عن إتلاف البيئة"[1] أو "فوات الكسب البيئي"[2]. ومثاله، ما يصيب المتكسبين لرزقهم من البيئة البحرية مثل الصيادين، وأصحاب الفنادق، وشركات السياحة، وأصحاب المطاعم، من تعطل على الرغم من عدم إتلاف ممتلكاتهم، أو ما يحوزونه من أموال.

فمن المعلوم أن تعريف الضرر في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، كان عاماً، حيث ترك تفسيره للتطبيقات القضائية في الأنظمة القانونية المختلفة[3]، على أن اختلاف الأنظمة القانونية المختلفة حول مدى إمكانية التعويض عن بعض أنواع من الأضرار مثل فوات الكسب البيئي[4]، وغيره من الأضرار، قد أدى إلى ضرورة إيضاح مفهوم الضرر[5]، وهو ما تم في بروتوكول ١٩٩٢ والمعدل لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[6]، وذلك بتقنين ما استقرت عليه سياسة

---

(١) أنظر في استخدام هذا الاصطلاح، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٢) أنظر في استخدام هذا الاصطلاح، المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) أنظر: المرجع السابق، ص ٥٨. حيث كانت أضرار التلوث تعرف بكونها: *"تعني الخسارة أو الضرر الذي يحدث عن طريق التلوث الناتج من التسرب أو إلقاء الزيت من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء. ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأيضا أي خسارة أو ضرر آخر يحدث نتيجة هذه الإجراءات"*.

(٤) أنظر سابقا، ص ٣٥، وص ٤٠. كذلك أنظر: محمد النقي، المرجع السابق، ص ٦٢-٦٣.

(٥) إنها المشكلة التي تجسدت في حادث جنوح السفينة السوفيتية "Antonio Gramsci" في ١٩٧٩/٢/٢٧ في بحر البلطيق، وما أدى إليه من تلوث للسواحل السوفيتية، والسويدية، والفنلندية. حيث طالب السوفييت تعويضات عن الضرر البيئي وتكلفة تطهير المياه. أنظر: محمد النقي، المرجع السابق، ص ١٠٣-١٠٤.

(٦) فلقد أصبح ضرار التلوث يعرف بكونه: *" أ- التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف، بشرط أن التعويض عن أضرار البيئة، غير خسارة الربح الناجمة عن هذه الأضرار، سيقتصر على تكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه؛ ب- التدابير الوقائية والإتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية"*. إنه التعريف الذي يرى الفقه إنه يسمح بتغطية ضرر فوات الكسب البيئي. أنظر في ذلك: محمد النقي: المرجع السابق، ص ١١٤.

للصندوق الدولي للتعويض في الفترة من ١٩٧٩ إلى ١٩٨٤.

حيث أصبح تعريف الضرر يتضمن إشارة إلى "خسارة الربح" (بروتوكول ١٩٩٢)، أو "فقد مكاسب" (اتفاقية المواد الخطرة)[١]، أو "خسائر في الإرباح" (اتفاقية الوقود)[٢]. إنها الاصطلاحات العربية الرسمية والتي تُعبر كلها عن اصطلاح واحد تنص عليه النصوص الرسمية سواء الإنجليزية منها، والتي تستخدم اصطلاح "loss of profit"، أو الفرنسية، والتي تستخدم اصطلاح "le manque à gainer". ومع ذلك لم تنته مشـــــاكل تقدير التعويض عن التلوث بالزيت، وهنا تأتي أهمية استئناس القضاء بدليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت[٣].

المطلب السادس
التعويض عن التدابير الوقائية

سبق وإن أشرنا إلى أن مدى التعويض عن "التدابير الوقائية"[٤] تثير إشكالية في بعض النظم القانونية الداخلية، وبذلك استقر النظام القانوني للمسئولية المدنية على حسم التعويض عنها[٥].

وتُعرف اتفاقية الوقود التدابير الوقائية بكونها *أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث ما لتجنب أضرار التلوث أو تقليلها إلى أدنى حد*"[٦]. ولا يقتصر التعويض عن التدابير الوقائية على "تكاليف" تلك التدابير بل يمتد أيضاً إلى

---

(١) المادة ١/٦/ج. ويلاحظ اختلاف الترجمة العربية الرسمية عن تلك الواردة في شأن بروتوكول ١٩٩٢، على الرغم من وحدة النصين من حيث المضمون.

(٢) المادة ١/٩/أ. يلاحظ أيضاً اختلاف الترجمة العربية الرسمية عن تلك الواردة في شأن ذات مضمون النص سواء عنه في اتفاقية المواد الخطرة (المادة ١/٦/ج) أو اتفاقية المسئولية المدنية بعد تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٩٢(المادة ١/٦).

(٣) انظر سابقا ص ١٢. وفي الدليل انظر بنوده ٥-٩.

(٤) "Preventive measures – Mesures de sauvegarde".

(٥) انظر سابقا ص ٤٢، وص ٥٢. أنظر في تقديرها دليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت في بنوده ١٠-١٢.

(٦) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود.

"الخسائر أو الأضرار" الأخرى المترتبة على هذه التدابير [1]

كذلك، لا تُعد معالجة التضرر من التدابير الوقائية أمراً جديداً، فاتفاقية الوقود تقتفي في هذا الشأن ما استقر عليه الأمر منذ تعديل اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢[2].

المطلب السابع
التخفيف من خطر إعسار المسئول

تمهيد وتقسيم:

تتميز اتفاقية الوقود بأنها تقتفي الاتجاه العالمي نحو الاعتناء بالحد من خطر إعسار المسئول المحتمل عن التلوث البحري[3]، وذلك بإلزام هذا المسئول بتغطية مسئوليته بتأمين أو بأي ضمان مالي آخر[4]، وهو ما نطلق عليه التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية[5]؛ وذلك فضلاً عن تذليل دعوى المضرور في مواجهة ذلك المؤمن أو مقدم الضمان، والذي نطلق عليه المتعهد بالتغطية الإجبارية للمسئولية. إنهما الموضوعان اللذان نخصص لكلٍ منهما فرعاً مستقلاً.

---

(١) المادة ١/٩/ب من اتفاقية الوقود.

(٢) بروتوكول ١٩٩٢ والمعدل لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ ، وذلك في المادة ٢/٣ والمحلة للمادة ٦/١ من اتفاقية المسئولية المدنية؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٦/١). وبذلك يمكن الاستفادة من الدراسات الفقهية، والسوابق القضائية. وأنظر بوجه خاص حول هذه التدابير: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٠-١٢٤.

(٣) اتفاقية مسئولية مستغلي السفن الذرية لعام ١٩٦٢ (المادة ٢)، واتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٧)، بروتوكول اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٩٢ (المادة ٧)، اتفاقية المواد الخطرة (المادة ١٢).

(٤) أنظر: يوسوس، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٢ وذلك هو أيضاً ما تتجه إليه المنظمة البحرية الدولية في شأن مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا لنقل الركاب عن طريق البحر لعام ١٩٧٤، والذي تم إبرامه في ٢٠٠٢

(٥) أنظر بصفة عامة حول ذلك سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه؛ نبيلة اسماعيل رسلان، "التأمين ضد أخطار التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣

الفرع الأول
التغطية الإجبارية للمسئولية

تمهيد وتقسيم:

يتميز التلوث البحري بأن تداعياته يغلب أن تكون جسيمة، وهو ما ينعكس على مبلغ التعويضات التي يحكم بها، وبذلك إرتبط هذا التلوث بخطر إعسار المسئول عنه. وهو ما استحدث النظام الدولي للتغلب عليه وسيلة التغطية الإجبارية. ويتطلب تناول أحكام التغطية الإجبارية للمسئولية في اتفاقية الوقود، التمهيد له باستعراض مبرراته.

أولاً: مبررات التغطية الإجبارية.

يمكن تصنيف مبررات التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن إلى مبررات واقعية، وأخرى قانونية، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) المبررات الواقعية.

قد يبدو خطر إعسار المسئول عن التلوث بزيت الوقود أقل شأناً مما هو عليه الحال في غير ذلك من الحوادث لاسيما التلوث بالزيت الناتج عن ناقلات البترول، ومع ذلك فإن هناك من حوادث التلوث بوقود السفن ما أبرزت أهمية وجود التغطية الإجبارية.

فعلى سبيل المثال، وبعد فترة ضئيلة من تبني المملكة المتحدة لمبدأ "المســئولية المشددة" "strict liability" عن التلوث بوقود السفن، وفي تاريخ ٣١ أكتوبر ١٩٩٤ شحطت السفينة الروسية "Poinersk"، وهي مخصصة لتصنيع السمك، بالقرب من "Lerwick" في اسكتلندا، وذلك بعد جرها لمرساتها في أعقاب عاصفة هوجاء، حيث أدت الحادثة إلى تسرب وقود السفينة والذي يتكون من ٨٠٠ إلى ١١٠٠ طن من البنزين "Gasoil" وزيوت الوقود الوسيطة "intermediate

"fuel oil. ولقد تعـــــاونت كلاً من وزارة النقل وهيئة الميناء في اتخاذ إجراءات التنظيف والحد من التلوث، على إنهما واجهتا صعوبات في استرجاع تعويضات تلك الإجراءات، على الرغم من إنها تدخل في نطاق قانون الملاحة التجارية (الإنقاذ والتلوث) لعام ١٩٩٤، وذلك نظراً لعدم تمتع السفينة بتغطية تأمينية من نوادي الحماية والتعويض[١].

(٢) المبررات القانونية.

لا يغيبن عن الذهن إنه طالما أن المسئول قد تمتع بتحديد المسئولية، فإن التوازن الفني يقتضي أن يحمّل بالتغطية الإجبارية لمسئوليته، سواءً بموجب التأمين أو أي ضمان مالي آخر، لا سيما وأنّ هذه التغطية يسهلها ما تمتع به المسئول من تحديد للمسئولية، فالخطر المؤمن منه أصبح من الممكن حسابه مقدماً "calculated risk".

وبذلك طالما أن المسئول عن التلوث بوقود السفن يتمتع في وضعه الحالي بميزة تحديد المسئولية، بفضل كون مصر طرفاً في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦؛ فإنه لا يقبل من حيث التوازن القانوني ألا يلتزم بالتغطية الإجبارية لمسئوليته المحدودة[٢].

فلا شك أن الوضع الحالي يُشكل خللاً في التوازن بين مصالح مجهزي السفن في مواجهة المضرورين من التلوث. ومما يعمق من ذلك الخلل، التراخي غير المبرر لجمهورية مصر العربية في شأن المبادرة إلى الانضمام إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والصادر في عام ١٩٩٦.

فمن المعلوم؛ إنه بالتطبيق لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩،

---

(١) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٦٩.

(٢) انظر لاحقا ص ١٥٦-١٥٨.

وتعديلاتها، ألزم المشرع المصري في قانون البيئة ناقلات الزيت[1] التي تبلغ حمولتها الكلية ٢٠٠٠ طن فأكثر المسجلة في جمهورية مصر العربية بحمل شهادة ضمان مالي؛ كما أنه لم يكتف بتلك العائمات حيث أضاف إليها كذلك " أجهزة ومواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها الكلية ١٥٠ طناً فأكثر التي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية"[2].

ومع ذلك، فإنه يؤخذ على النظام القانوني المصري، عدم تنظيم التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث البحري الناتج عن العائمات غير الناقلة للبترول. وبذلك، فإن المضرور من التلوث لا يتمتع بضمانة التأمين الإجباري إذا كان التلوث ناتجاً عن وقود السفن الزيتي، ذلك ولو كانت حمولة السفينة من ذلك الوقود تبلغ ٢٠٠٠ طن!

ثانياً: أحكام التغطية الإجبارية.

يتطلب تناول أحكام التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن التعرض لمجموعة من الموضوعات ألا وهي: مبدأ التغطية الإجبارية، وأنواع التغطيات الإجبارية، وشهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية، وهو ما يرد تفصيله

---

(١) وهي تعد بالنسبة لقانون البيئة المصري ناقلة مواد ضارة، فبالرجوع إلى تعريفها في المادة ١ /٣٢ نجدها هي *"السفينة التي بنيت أصلاً أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنات من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك ناقلات البترول عند شحنها كليا أو جزئيا بمواد ضارة غير معبأة ..."*.

(٢) حيث تنص المادة ٥٩ على أنه: *"مع عدم الإخلال بأحكام الاتفاقية الدولية في شأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام ١٩٦٩ وتعديلاتها، يجب على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الكلية ٢٠٠٠ طن فأكثر المسجلة في جمهورية مصر العربية وكذلك أجهزة ومواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها الكلية ١٥٠ طنا فأكثر التي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية أن تقدم إلى الجهة الإدارية المختصة وفقا للضوابط التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحري بالاتفاق مع وزير البترول ووزير شئون البيئة، شهادة ضمان مالي في شكل تأمين أو سند تعويض أو أي ضمان آخر. ويجب تقديم شهادة الضمان عند دخول الناقلة في البحر الإقليمي وأن يكون ساري المفعول ويغطي جميع الأضرار والتعويضات التي تقدر بمعرفة الجهة الإدارية المختصة. وبالنسبة للسفن المسجلة في دولة متضمنة للاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن حوادث التلوث بالزيت فتصدر هذه الشهادة من السلطة المختصة الدولة المسجلة فيها السفينة"*.

على النحو التالي بيانه

(١) مبدأ التغطية الإجبارية.

كما سبقت الإشارة تتميز اتفاقية الوقود بأنها تُلزم مالك السفينة بالتغطية الإجبارية لهذه المسئولية، طالما زادت الحمولة الإجمالية لسفينته على ١٠٠٠ طن[١].

وكما سبق وأشرنا من قبل؛ فإنه لا يلزم نتيجة لمبدأ عدم تركيز المسئولية، والذي يؤدي إلى إمكانية مساءلة أشخاص آخرين غير مالك السفينة، أن يلتزم كل شخص من هؤلاء باستيفاء التغطية الإجبارية[٢].

(٢) أنواع التغطية الإجبارية.

وكما هو عليه حال اتفاقيات المسئولية المدنية الأخرى[٣]؛ فإن اتفاقية الوقود لم تحصر تغطية المسئولية على "**التأمين الإجباري**"، بل امتدت به أيضاً إلى ما أطلقت عليه "**الضمان المالي**"، وهو ما يتطلب إطلالة موجزة على كلٍ منهما على حدة على النحو التالي بيانه.

(أ) التأمين الإجباري.

يغلب أن تتم التغطية الإجبارية عن المسئولية المحتملة لمالك السفينة عن طريق التأمين، حيث يحمل التأمين عندئذ صفة "**تأمين إجباري**"[٤].

على أنّ المسئول لا يتسوق نوعاً واحداً من التأمين الإجباري، فقد يكون هذا

---

(١) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود. أنظر في شأن هذا السقف، سابقا ص ٩٩

(٢) أنظر سابقا ص ٧٧

(٣) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة٧)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ١٢).

(٤) "Compulsory insurance – Assurance obligatoire".

التأمين بالقسط الثابت، وذلك باللجوء إلى شركات التأمين التجارية والتي تقدم خدمة التغطية في مقابل أقساط ثابتة؛ على أنه يغلب أن يتم ذلك عن طريق التأمين التبادلي[١]، وذلك باللجوء إلى نوادي الحماية والتعويض[٢] والتي يُنشئها مستغلي السفن فيما بينهم لتغطية بعضهم البعض تبادليا، وهو ما يتم للتغلب على رفض شركات التأمين التجارية تغطية بعض ما يتعرضون له من أخطار[٣]، أو رفض تلك الشركات للتغطية الكاملة لمثل تلك الأخطار[٤]. وهذا ما يفسر كيف أن نوادي الحماية والتعويض تحرص على المشاركة بالمشورة عند وضع اتفاقيات المسئولية المدنية، وذلك هو ما حدث عند وضع اتفاقية الوقود.

(ب) الضمان المالي.

وكما هو حال اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[٥]، فقد نصت اتفاقية الوقود على جواز أن يستعيض مالك السفينة عن التأمين الإجباري بأي "ضمان مالي"[٦] آخر، وذكرت على سبيل المثال "**ضمان من بنك أو مؤسسة مالية مماثلة**"[٧]. فكأن المشرع الدولي قد جعلنا أمام التزام بدلي على عاتق مالك السفينة بموجبه يفي هذا الشخص بالتزامه بالتغطية الإجبارية لمسئوليته المدنية، وذلك باستيفائه للتأمين الإجباري أو أي ضمان مالي آخر (البدل).

ولقد قيل أنَّ مبررات إضافة الضمانات المالية الأخرى إلى التأمين

---

(١) "Mutual insurance – Assurance mutuel".

(٢) "Protection and Indemnity Clubs".

(٣) أنظر بصفة عامة حول تأمين المسئولية عن الضرر الذي يصيب البيئة: نبيلة رسلان، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٩-٣٠.

(٤) أنظر بصفة عامة حول دور تلك النوادي في شأن المسئولية المدنية عن التلوث: دولارو وأندرسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٩٧-٧٢١.

(٥) أنظر حول الجدل الذي نشأ عند إعداد تلك الاتفاقية: محمد النقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٨١-٢٨٢.

(٦) "guarantee of a bank or similar financial institution – le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire".

(٧) "financial security – garantie financière".

الإجباري في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ كان بدافع تخفيف النفقات، على أنَّ الضمان المالي لا يمكن أن تتحصل عليه سوى شركات الملاحة الكبيرة، فالبنوك تتردد في ضمان شركات الملاحة المتوسطة[١].

ويحق التساؤل عما إذا كان الضمان المالي يمكن الحصول عليه من مصادر أخرى غير البنك أو المؤسسة المالية؟ وذلك كما هو الحال في شأن الضمان المالي الصادر عن الدولة بصفتها هذه، فذلك هو ما تجيزه الاتفاقية في شأن السفن التي تملكها الدولة، وهو ما سبقت الإشارة إليه من قبل[٢].

وفي رأينا لا يوجد ما يمنع من أن يكون مقدم الضمان الدولة ذاتها، وإن لم تكن مؤسسة مالية نظراً لأن ذكر البنوك والمؤسسات المالية هو على سبيل المثال دون الحصر.

(٢) شهادة استيفاء التغطية الإجبارية.

تُعتبر شهادة استيفاء التغطية الإجبارية أحد المستندات الهامة التي يترتب على عدم توافرها سبباً في منع تشغيل السفينة[٣]، إنها الشهادة التي أطلقت عليها الاتفاقية **"شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر"**[٤].

ولقد اعتنت المادة السابعة من اتفاقية الوقود بتنظيم شهادة استيفاء التغطية الإجبارية، وذلك سواءً من حيث: مبدأ الالتزام بحملها، والجهة المصدرة لها، وضوابطها، وحجيتها، وذلك على النحو التالي بيانه.

---

(١) محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٥.

(٢) أنظر سابقا ص ١٠٤.

(٣) المادة ١١/٧ من اتفاقية الوقود. وذلك ما لم تكن السفينة مملوكة للدولة، فعندئذ تعفى هذه السفينة من التأمين أو الضمان المالي اكتفاءً بصدور شهادة من الدولة ذاتها بضمان المسئولية الناتجة عن هذه السفينة. أنظر سابقا ص ١٠٤.

(٤) "Certificate of Insurance or other Financial Security – Certificat d'assurance ou autre garantie financière".

(أ) حمل الشهادة.

بموجب اتفاقية الوقود يجب أن تصدر لكل سفينة شهادة تؤكد استيفائها لتغطية مسئوليتها المدنية، وذلك بموجب تأمين أو ضمان مالي آخر نافذ المفعول وفقاً لأحكامها، وذلك بعد أن تقرر السلطة المختصة في الدولة الطرف أن متطلبات الاتفاقية قد تم الامتثال لها[1]. وذلك مع إجازة تحفظ الدول المتعاقدة في شأن سفن ملاحتها الوطنية كما أشرنا من قبل[2].

(ب) الجهة المصدرة للشهادة.

تقرر الدولة التي سجلت فيها السفينة، رهناً بأحكام اتفاقية الوقود، شروط إصدار الشهادة وسريانها[3]. ويلاحظ أن هذه الشهادات على نوعين من حيث جهة الإصدار، فهناك شهادات يصدرها من نصفهم بأشخاص القانون العام، وأخرى يصدرها من نصفهم بأشخاص القانون الخاص.

فوفقاً لاتفاقية الوقود، وفيما يتعلق بالسفينة المسجلة في دولة طرف، يجب أن تصدر الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة للدولة التي سجلت فيها السفينة؛ وفيما يتعلق بالسفينة غير المسجلة في دولة طرف، يجوز أن تصدر هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة في أي دولة من الدول الأطراف[4].

ولقد أكدت اتفاقية الوقود على إنه ليس فيها ما يمكن تفسيره على أنه يمنع دولة طرفاً من الاعتداد بالمعلومات التي حصلت عليها من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى بشأن المركز المالي لمقدمي التأمين أو الضمان

---

(١) المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) أنظر سابقاً ص ١٠١.

(٣) المادة ٧/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

المالي لأغراض هذه الاتفاقية، وفي هذه الحالات، لا تخلي الدولة الطرف المعتدة بتلك المعلومات من مسئوليتها بوصفها الدولة المصدرة للشهادة التي تستوجبها الاتفاقية[1].

وتتميز اتفاقية الوقود بأنها تتبنى منهجاً مرناً في شأن الجهة المصدرة لشهادة استيفاء التغطية، حيث إنها قد تضمنت النص على جواز أن ترخص الدولة لمؤسسة أو منظمة تعترف بها أن تصدر شهادة التغطية الإجبارية. ويجب على هذه المؤسسة أو المنظمة أن تخطر تلك الدولة بإصدار كل شهادة. إنها الحالة التي نصفها بحالة شهادات أشخاص القانون الخاص[2].

على أنَّ الدولة ملزمة بموجب الاتفاقية، في جميع الأحوال، بضمان اكتمال ودقة الشهادة الصادرة عن أشخاص القانون الخاص المعتمدة، حيث تتعهد باتخاذ التدابير اللازمة للوفاء بهذا الالتزام[3].

وعند اختيار الدولة الاستعانة بأشخاص القانون الخاص في شأن إصدار شهادة استيفاء التغطية، فإنه بموجب الاتفاقية تصبح الدولة ملزمة بأن تخطر الأمين العام بما يلي[4]:

- المسئوليات والشروط المحددة للصلاحية المفوضة إلى المؤسسة أو المنظمة التي تعترف بها؛
- سحب هذه الصلاحية؛
- تاريخ نفاذ مفعول هذه الصلاحية أو سحبها.

وبموجب الاتفاقية؛ فإنه لا يسري مفعول أي صلاحية مفوضة إلا بعد

---

(١) المادة ٨/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) تستخدم الاتفاقية في نصها العربي لاصطلاحي "السلطة أو المنظمة"، ولا شك إن الاصطلاح الأول منهما يدفع إلى الالتباس، فكيف تصدر سلطة تابعة للدولة الشهادة ولا تكون الشهادة منتسبة إلى الدولة.

(٣) المادة ٣/٧/أ من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ٣/٧/أ من اتفاقية الوقود.

انقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ إخطار الأمين العام بها[1].

ووفقاً للاتفاقية يجب أن يُرخص للمؤسسة أو المنظمة المفوضة في إصدار الشهادات بأن تسحبها في حالة الإخلال بالشروط التي صدرت بموجبها. ويجب على السلطة أو المنظمة، في جميع الأحوال، أن تبلغ بسحب الشهادة الدولة التي أصدرت بالنيابة عنها هذه الشهادة[2].

والجدير بالذكر؛ إنَّ تفعيل تفويض الدولة لغير أجهزتها (السلطة أو المنظمة)، أي لأشخاص القانون الخاص، بإصدار شهادات استيفاء التغطية الإجبارية هو أمر محل نظر بالنسبة لبعض المعلقين على الاتفاقية، فعلى سبيل المثال يلمح جرجز إلى أن هذا الفرض مشكوك في إمكانية تنفيذه الفعلي[3].

وعلى الرغم من أن الاتفاقية قد انتبهت إلى العبء الإداري الضخم الذي سوف يترتب على دخولها حيز النفاذ، لا سيما من حيث متطلبات تحرير شهادة استيفاء التغطية الإجبارية والتي نصت عليها اتفاقية الوقود، حيث أنها قد أجازت للدولة الطرف أن تعهد ذلك إلى منظمة خاصة لهذا الشأن؛ إلا أن تحويل العبء لا ينفي بقاءه[4]. وهو عبء مزدوج، ونقصد بذلك ما سوف يستحدثه من نشاط جديد للمؤمنين، لا سيما نوادي الحماية والتعويض.

(ج) ضوابط الشهادة.

تتعلق ضوابط شهادة استيفاء التغطية الإجبارية بالتالي: بيانات الشهادة، مقدار التغطية الإجبارية، ولغة الشهادة، وحمل الشهادة وإيداع نسختها، ومدة التغطية.

---

(١) المادة ٧/٣/ب من اتفاقية الوقود.

(٢) المادة ٧/٣/ج من اتفاقية الوقود.

(٣) مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(٤) انظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٠.

فمن حيث البيانات، فإن اتفاقية الوقود، تستوجب أن تطابق شهادة استيفاء التغطية الإجبارية النموذج المرفق بها. والجدير بالذكر، إن اتفاقية الوقود تشترط بيانات معينة لشهادة التغطية الإجبارية تتضمن التفاصيل التالية[1]:

- اسم السفينة، والرقم المميز أو الحروف المميزة لها، وميناء تسجيلها؛
- اسم المالك المسجل ومقر عمله الرئيسي؛
- رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة؛
- نوع الضمان ومدته؛
- اسم المؤمن لديه أو أي شخص آخر مقدم للضمان ومقر عمله الرئيسي، وعند الاقتضاء مقر العمل الذي تم فيه الاكتتاب في التأمين أو الضمان؛
- فترة سريان الشهادة التي يجب ألا تزيد على فترة سريان التأمين أو الضمان.

كذلك؛ فإنه من حيث مقدار التغطية الإجبارية، فإن اتفاقية الوقود تنص على أنه *"يجب على المالك المسجل ... أن يكتتب في تأمين أو ضمان مالي آخر ... لتغطية مسئوليته عن أضرار التلوث بمبلغ يعادل حدود المسئولية المقررة بموجب نظام حدود المسئولية الوطني أو الدولي واجب الانطباق، على ألا يتجاوز في جميع الأحوال المبلغ المحسوب وفقاً لاتفاقية حدود المسئولية عن المطالبات البحرية، لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة"* [2].

وفي شأن لغة الشهادة، فإن اتفاقية الوقود تنص على أنه *"تحرر الشهادة باللغة أو باللغات الرسمية للدولة المصدرة لها. وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هي الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية، وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات، ويجوز عدم استخدام اللغة الرسمية للدولة إذا قررت هذه الدولة ذلك"*[3].

---

(١) المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود.

(٣) المادة ٤/٧ من اتفاقية الوقود.

أما في شأن حمل الشهادة وإيداع نسختها، فإنه وفقاً لاتفاقية الوقود "*يجب أن تتوافر الشهادة على متن السفينة وأن تودع نسخة منها لدى السلطات التي تمسك الملف الخاص بسجل السفينة، أو تودع، إذا كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف، لدى السلطات التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها*"[1].

وحيث أن شهادة استيفاء التغطية الإجبارية تصدر في حدود المسئولية المدنية التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية أو القوانين السارية في دولة علم السفينة، فإن هذه هي الدولة التي تصدر تلك الشهادة، على أنه لا يوجد ما يمنع من أن تصدر تلك الشهادة عن دولة طرف أخرى وذلك في فرض أن دولة العلم ليست بطرف في الاتفاقية، فعدم حمل تلك الشهادة سوف يعيق سفن الدول غير المتعاقدة من دخول المناطق البحرية الخاضعة للدول الأطراف في الاتفاقية[2].

(د) مدة التغطية.

وفي شأن مدة التغطية الإجبارية؛ فإنه لا يُعتبر التأمين أو الضمان المالي الآخر مستوفياً لمتطلبات الاتفاقية[3] إذا أمكن له أن ينتهي، لأسباب غير انقضاء فترة صلاحية التأمين أو الضمان المبينة في الشهادة بموجب الاتفاقية[4]، قبل مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ السلطات التي حددتها الاتفاقية لإيداع الاتفاقية[5] بانتهاء التأمين أو الضمان، ما لم تكن الشهادة قد ردت إلى هذه السلطات أو ما لم تكن شهادة جديدة قد صدرت خلال الفترة المذكورة.

وتنطبق الأحكام السابقة أيضاً على أي تعديل للتأمين أو الضمان يفقده استيفاء متطلبات الاتفاقية[6].

---

(١) المادة ٥/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) أنظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٨.

(٣) ويقصد بذلك تحديداً حكم المادة ٦/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) ويقصد بذلك تحديداً حكم المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

(٥) ويقصد بذلك تحديداً حكم المادة ٥/٧ من اتفاقية الوقود.

(٦) المادة ٦/٧ من اتفاقية الوقود.

والجدير بالذكر، إنَّ الحكم السابق ليس بجديد على الاتفاقيات الدولية، وهو مقرر تحسباً لحالة انتقال ملكية السفينة إلى شخص آخر، حيث ينبغي أن تمتد تغطية المسئولية إلى المالك الجديد لفترة ثلاث أشهر على الأقل[1].

(هـ) حجية الشهادة.

ووفقاً لاتفاقية الوقود فإن *"الشهادات الصادرة أو المصادق عليها بموجب سلطة دولة طرف يجب أن تقبلها سائر الدول الأطراف لأغراض هذه الاتفاقية وأن تنظر إليها سائر الأطراف على أنها تتمتع بنفس مفعول الشهادات الصادرة أو المصادق عليها من جانبها هي ذاتها، حتى إذا كانت هذه الشهادات صادرة أو مصادقاً عليها لسفينة غير مسجلة في دولة طرف. ويجوز لدولة طرف أن تطلب في أي وقت من الأوقات التشاور مع الدولة التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها إذا رأت أن المؤمن لديه أو الضامن الذي يرد اسمه في شهادة التأمين غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية"*[2].

ومع ذلك يحق التساؤل، عن مدى حق دولة استقبال السفينة من قبول شهادة استيفاء التغطية الإجبارية الصادرة طبقاً لحدود مسئولية تقل عن تلك النافذة في تلك الدولة. لا شك لدينا في حق تلك الدول في رفض مثل تلك الشهادات واعتبار السفينة غير مستوفية للتغطية الإجبارية. على أن تنفيذ ذلك يصعب عملياً، فبالرجوع إلى نموذج الشهادة المرفق بالاتفاقية نجد أنه قد تمت صياغته بشكل مرن بحيث تكتفي الشهادة بالإقرار بأن حاملها قد استوفى متطلبات الاتفاقية دون ذكر التفاصيل.

على أنَّ دولة العلم لا تقوم بأي دور يتعلق برقابة يسار المؤمن أو جدية الضمان المالي، حيث يقتصر دورها فقط على التحقق من استيفاء التقدم بالتأمين أو

---

(1) أنظر في شأن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٦.

(2) المادة ٩/٧ من اتفاقية الوقود.

الضمان المالي[1].

وبذلك نخلص من الفرع الأول، والذي خصصناه للتغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي في اتفاقية الوقود إلى أن المبدأ هو التزام مالك السفينة التي تتعدى حمولتها الإجمالية ألف طن بالتأمين الإجباري أو بضمان مالي آخر في حدود المسئولية التي يخضع عليها، وبأن يحمل هذا المالك شهادة تفيد استيفاء ذلك الالتزام. وبذلك يحين الوقت لتناول العلاقة بين المضرور والمتعهد بالتغطية الإجبارية، والتي نخصص لها الفرع الثاني والتالي بيانه.

الفرع الثاني
علاقة المضرور بالمتعهد بالتغطية الإجبارية

تمهيد وتقسيم:

اقتفت اتفاقية الوقود أثر الاتجاه الدولي في المسئولية المدنية حيث عظمت من فائدة التغطية الإجبارية للمسئولية بإنشاء حق المضرور (الدائن) في الرجوع المباشر على المتعهد بالتغطية الإجبارية (المؤمن أو الضامن)[2]، على إنها قررت في ذات الوقت حق المؤمن ومقدم الضمان المالي في التمسك بدفوع المسئول (المدين) في مواجهة المضرور (الدائن). وتفصيل ذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: دعوى المضرور المباشرة.

يتطلب تناول دعوى المضرور المباشرة في مواجهة المتعهد بالتغطية الإجبارية، البدء بتحديد مبررات النص على تلك الدعوى، ثم أحكامها في اتفاقية

---

(1) وهو الوضع الذي يختلف عما هو عليه في معاهدة مسئولية مستغلي السفن الذرية لعام ١٩٦٢، حيث تلتزم الدولة بضمان يسار المؤمن. أنظر حول ذلك: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٧.

(2) بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٢. ويتأكد ذلك بمراجعة التالي: اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٨/٧)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٨/١٢). وهو الاتجاه الذي أخذ به بروتوكول عام ٢٠٠٢ المعدل لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ لنقل الركاب عن طريق البحر (المادة ٤ مكرر فقرة ١٠).

الوقود، وهو ما نتناوله على الوجه التالي بيانه.

(١) مبررات الدعوى المباشرة.

لا يغيبن عن الذهن حقيقة عدم وجود علاقة قانونية مباشرة بين المضرور ومؤمن المسئولية في مجال التلوث بوقود السفن، لذا فإنه في ظل غياب النص فإن المضرور (الدائن) لا يستطيع إلا أن يرجع على المسئول (المدين) بالتعويض.

على أن الموقف قد يختلف في حالة مقدم الضمان المالي. فعلى سبيل المثال؛ فإن خطاب الضمان[١] الذي يتقدم به المسئول يجعل للمضرور حق الرجوع مباشرة وبالاستقلال عن المدين[٢].

وبذلك استدركت اتفاقية الوقود هذا الأمر، فنصت صراحة على حق المضرور (الدائن) في الرجوع المباشر في مواجهة المؤمن أو مقدم الضمان المالي بنصها على أنه: "*يجوز رفع أي دعوى تعويض عن أضرار التلوث مباشرة ضد المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية المالك المسجل عن أضرار التلوث*"[٣].

والجدير بالذكر أن الرجوع المباشر لم يعد بالأمر الغريب على معاهدات المسئولية المدنية للتلوث البحري[٤]. على أن الأمر اللافت للنظر أن نوادي الحماية والتعويض "Protection and Indemnity Clubs"، وهي تجمعـــــات التأمين

---

(١) ويعرف قانون التجارة المصري، والصادر بموجب القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، (التقنين التجاري) خطاب الضمان بكونه " .. تعهد مكتوب يصدر من البنك بناءً على طلب شخص (يسمى الأمر)، بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر (يسمى المستفيد)، إذا طلب منه ذلك خلال المدة المعينة في الخطاب ودون اعتداد بأية معارضة" (المادة ١/٣٥٥).

(٢) المادة ٣٥٨ من تقنين التجارة المصري.

(٣) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) اتفاقية مسئولية مستغلي السفن الذرية لعام ١٩٦٢ (المادة ١٨)، واتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٨/٧)، اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٨/١٢).

التبادلي لمجهزي السفن، وهي المغطي الأول المتوقع لمسئولية مستغلي السفن عن التلوث بالوقود، لم تعارض تلك الرجوع أثناء المؤتمر[1]؛ مع العلم بأن هذه النوادي غير معتادة على ذلك حيث أن تغطيتها لمسئولية مجهزي السفن مستقرة على قيام المسئول بالوفاء بدين لكي يتمتع بتغطية النادي تطبيقاً لمبدأ "pay first" وهو ما يعبر عنه أيضـــــا بمبدأ "pay to be paid" أي "ادفع أولاً" أو "ادفع لكي يدفع لك"[2].

ولا ينبغي أن يفوت التنويه إلى ما أشرنا إليه من قبل من عدم ارتباط التغطية الإجبارية بالدعوى المباشرة، فقد تتوافر الأولى دون الثانية كما هو في حالة إعفاء سفن الدولة من الحصول على تغطية إجبارية من الغير مع الاكتفاء بضمان الدولة للمسئولية الناتجة عن تشغيل تلك السفن. ففي هذه الحالة لا يتصور وجود طرف ثالث يمكن الرجوع عليه بالدعوى المباشرة على الرغم من استيفاء التغطية الإجبارية[3].

(٢) أحكام الدعوى المباشرة.

تستقل الدعوى المباشرة للمضرور في مواجهة المؤمن أو مقدم الضمان المالي عن علاقة هذا الأخير بالمسئول، كما إنها جائزة بغض النظر عن مدى يسار المسئول ولو لم يسبقها رجوع عليه[4].

والراجح قيام حق الرجوع على المؤمن أو الضامن ولو كانت العائمة

---

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(٢) انظر:

Bennett (Howard), *"The Law of Marine Insurance"*, Oxford, Claredon Press, 1996, p. 236-237.

(٣) انظر سابقا ص ١٠٤.

(٤) انظر حول المناقشات التي دارت حول تلك الأمر عند الإعداد لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩: محمد النقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٨-٢٨٩.

المتسببة في التلوث بوقود السفن تقل حمولتها الإجمالية عن ألف طن، طالما تصادف استيفائها للتأمين[1]. على أن الصعوبة ستكون عملية في شأن تحديد ذلك المؤمن أو الضامن.

وفي جميع الأحوال، أجازت الاتفاقية للمتعهد بالتغطية الإجبارية (المدعى عليه)، أن يلزم مالك السفينة بالانضمام إلى الدعوى[2].

ثانياً: دفوع المتعهد بالتغطية الإجبارية.

تشجيعا لمتعهدي التغطية الإجبارية من مؤمنين وضامنين بالمبادرة إلى تغطية مخاطر مسئولية التلوث بالوقود، اعتنت اتفاقية الوقود بتنظيم دفوعهما في مواجهة المضرور عند رجوعه المباشر على أي منهما. إنها الدفوع التي نرى إمكانية تصنيفها ضمن فئتين: الأولى، تتعلق بدفوع يتمتع بها المسئول أصلا؛ أما الثانية فهي دفوع لم يكن ليتمتع بها المسئول، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) الدفوع التي يتمتع بها المسئول.

من حيث المبدأ، فإنه في حالة الرجوع المباشر على المؤمن أو الضامن، فإن لأي من هذين الطرفين، بصفتهما مدعى عليه، اللجوء إلى الدفوع التي يحق لمالك السفينة ذاته اللجوء إليها، ولعلّ من أهمها الدفع بتحديد المسئولية[3].

علـى أنّ الاتفاقية قد نصت صراحة على استبعاد الدفوع المتعلقة بإفلاس

---

(١) وهو الحد الذي يبدأ معه التأمين الإجباري. وتفسيرنا وصلنا إليه قياسا على تفسير مقابل في ظل اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ أنظر المرجع السابق، ص ٢٩٠.

(٢) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود

(٣) انظر في شأن تحديد المسئولية لاحقا ص ١٥٥.

مالك السفينة أو تصفية ممتلكاته[1]. وهذا منطقي فالمتعهد يساعد المضرور في التغلب على خطر إعسار المسئول. فكيف بعد ذلك يستفاد من ذلك الإعسار في تفادي التغطية.

(٢) الدفوع التي لا يتمتع بها المسئول.

ولقد اعتنت الاتفاقية بالحالة التي لا يكون فيها لمالك السفينة الحق في تحديد المسئولية وفقاً لأحكام الاتفاقية، حيث أكدت مع ذلك على حق المؤمن أو الضامن، عند الرجوع المباشر على أي منهما، بأن يحد من مسئوليته هو حتى مبلغ يعادل مبلغ التأمين أو الضمان المالي الآخر المطلوب الاكتتاب فيه وفقاً للاتفاقية[2].

كذلك أجازت الاتفاقية للمدعي عليه، أن يدفع بأن أضرار التلوث قد نجمت عن سوء تصرف مقصود صدر عن مالك السفينة، أي بالاستناد إلى الخطأ العمدي أو على الأقل ما يعرف في النظام القانوني الأنجلوأمريكي بالخطأ الإرادي "wilful misconduct" وهو يقترب من مفهوم الخطأ غير المغتفر في دول النظام القانوني اللاتيني[3].

فمن المعلوم أن الخطأ الإرادي يتحقق عندما يرتكب الشخص فعلاً، سلبي أو إيجابي، مع إدراك إنه قد يترتب عليه ضرراً فيقبل عليه برعونة ودون اكتراث. فالخطأ الإرادي ، وإن اختلف مع الخطأ العمدي حيث لا يتضمن التعمد، إلا أنه يشترك معه في الإدراك، لذا فهو يقاس بمعيار شخصي.

ولا شك أن الدفع السابق منطقي، في مجال التأمين، والحال وجوب أن

---

(١) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) ذات الفقرة السابقة.

(٣) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

يكون الخطر حادثة احتمالية لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد الطرفين، خاصة إرادة المؤمن له. ونية الإيذاء تُعبر عن إرادية إيقاع الخطر، وهي متحققة بصورة جلية في الخطأ العمدي، والخطأ الإرادي[1].

على إننا نرى استبعاد الخطأ الجسيم من الحالة السابقة، فالخطأ الجسيم، وإن كان هو الخطأ الذي يقع فيه أقل الناس حرصاً، إلا أنه لا يحتوي على أية إدراك بأن فعل الخطأ قد يترتب عليه ضررٌ للغير، لذا فإنه يقاس بمعيار موضوعي. وبذلك يلتزم المتعهد بالتغطية الإجبارية ولو تحقق في حق المسئول الخطأ الجسيم[2].

ولا يغيبن عن الذهن، إنّ إيقاع التلوث من قبل المسئول قد يكون عمدياً، ومع ذلك لا يكون معاقباً عليه كما هو الحال في شأن الحالات التي نصت عليها المادة ٥٤ من قانون البيئة المصرية، والسابق الإشارة إليها[3]، والتي من أهمها حالة تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها. وفي رأينا أن حالات التلوث العمدي غير المعاقب عليه لا تسقط التغطية الإجبارية، لا سيما وإنّ نص اتفاقية الوقود قد استخدم عبارة "سوء تصرف مقصود"، فعلى الرغم من إننا أمام تصرف مقصود، إلا أنه ليس بتصرف سيء منظوراً إليه من حيث تضحيته بمصلحة دنيا انتصاراً لمصلحة أعلى[4].

وعلى كل حال، لا يجوز للمتعهد بالتغطية الإجبارية اللجوء إلى أي دفع آخر كان يحق له أن يلجأ إليه في دعوى يقيمها عليه مالك السفينة[5]. وعلى الرغم من أن اتفاقية الوقود لم تعط أمثلة لهذا الدفع، إلا أننا نتصوره على سبيل المثال في

---

(١) انظر: نبيلة رسلان، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٢.

(٢) انظر في الاتجاه الحديث نحو قابلية الخطأ الجسيم للتأمين: نبيلة رسلان، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٤.

(٣) انظر سابقاً ص ٥٠.

(٤) ومع ذلك نعترف بأن تفسيرنا قد يصطدم مع المفهوم التقليدي لاحتمالية الخطر المؤمن منه.

(٥) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

شأن حالة عدم الوفاء بقسط التأمين، أو مقابل الضمان المالي الآخر.

وبذلك نخلص من الفرع الثاني، والذي خصصناه للدعوى المباشرة للمضرور في مواجهة المتعهد بالتغطية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، إلى أنه نظامٌ مكملٌ للتغطية الإجبارية، حيث يحقق لها الفاعلية، وإنه يتحقق استقلالاً عن علاقة المتعهد بالتغطية بالمسئول. كما أن تبني مبدأ الرجوع المباشر قد تحقق في الاتفاقية بالتوازن مع منح المتعهد بالتغطية الحق في التمسك بدفوع المسئول، بل وبمجموعة من الدفوع منها ما كان يتمتع بها المسئول ذاته.

وبذلك ننتهي أيضاً من المطلب الخامس، والذي خصصناه للأدوات القانونية التي تبنتها اتفاقية الوقود للتغلب على خطر إعسار المسئول عن التلوث بوقود السفن الزيتي. وبذلك يبقى لنا تأكيد اتفاقية الوقود على الآثار الدولية للحكم القضائي الصادر بالتطبيق للاتفاقية حماية للمضرور، إنه الموضوع الذي نتناوله في المطلب التالي.

المطلب السادس
عدم مراجعة الحكم القضائي
من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ

اعتنت اتفاقية الوقود بضمان "الاعتراف"[1] بالأحكام القضائية الصادرة وفقاً لأحكامها حيث نصت صراحة على أن يُعترف في أي دولة طرف بأي حكم تصدره محكمة مختصة وفقاً لأحكام الاتفاقية. وبذلك اكتفت الاتفاقية بأن يكون ذلك الحكم واجب النفاذ في دولة صدوره ("دولة المنشأ"[2])، ولا يخضع فيها لطرق الطعن العادية.

ولقد أشار النص العربي الرسمي إلى طرق الطعن العادية باصطلاح

(1) "Recognition – Reconnaissance".

(2) "State of origin – Etat d'origine".

"**أشـــــكال المراجعة العادية**"، وهي ترجمة حرفية للنص الإنجليزي "ordinary forms of review"، فلقد كان الأنسب أن تكون الترجمة وظيفية تقترب من النص الفرنسي والذي استخدم اصطلاح "recours ordinaire".

ويتقيد الاعتراف بالحكم، عدم الحصول عليه عن طريق التحايل؛ أو كان المدعى عليه لم يمنح مهلة معقولة قبل نظر الدعوى، ولم يمنح فرصة عادلة لعرض قضيته[١].

ولا شك الصياغة الفضفاضة للاستثناء الثاني لاسيما من حيث تحديد المقصود من "**مهلة معقولة**"[٢]، و"**فرصة عادلة لعرض قضيته**"[٣]، سيفتح الباب واسعا نحو سلطة تقديرية واسعة للقضاء قد تهدر القيمة الفعلية لاتفاقية الوقود. وعلى كل حال؛ فإن الاتفاقية لم تأت بجديد فهي تتوافق مع ما استقر عليه الأمر منذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[٤].

كما اعتنت اتفاقية الوقود بضمان نفاذ الأحكام القضائية الصادرة وفقا لأحكامها بأقل المتطلبات الإجرائية، وهو ما أطلقت عليه الاتفاقية اصطلاح "**إنفاذ**"[٥]. فلقد نصت اتفاقية الوقود صراحة على أن يكون الحكم المعترف به بموجب أحكام الاتفاقية[٦] واجب النفاذ في كل دولة طرف بمجرد الامتثال للإجراءات الشكلية المطلوبة في تلك الدولة[٧].

---

(١) المادة ١/١٠ من اتفاقية الوقود. وبذلك فإن في هذا ضمانة للمسئول، وهي ضمانة الحق في الدفاع، أنظر لاحقا ص ١٥١.

(٢) "reasonable notice – des délais raisonnables"

(٣) "fair opportunity to present her or his case – mise en mesure de préparer sa défense". ولاحظ مطابقة الترجمة الرسمية للنص الإنجليزي دون الفرنسي، والأقرب ترجمته "التمكين من تحضير دفاعه".

(٤) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة١/١٠)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ١/٤٠).

(٥) "Enforcement – Exécution"

(٦) وهي على وجه التحديد أحكام المادة ١/١٠ من الاتفاقية.

(٧) المادة ٢/١٠ من الاتفاقية.

وعلى الرغم من أنّ الاتفاقية قد تركت إجراءات التنفيذ لقانون الدولة التنفيذ؛ إلا أنها نصت صراحة على أنه لا يجوز أن تسمح هذه الإجراءات بإعادة النظر في موضوع الدعوى[1].

كذلك؛ فإن اتفاقية الوقود لم تأت بجديد في شأن النفاذ، حيث واكبت ما استقر عليه الأمر منذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[2].

وهكذا نكون قد انتهينا من المبحث الأول، والذي خصصناه لأوجه تعزيز اتفاقية الوقود للمركز الضعيف للمضرور من التلوث بوقود السفن، وهو ما تمثل في ترجيح مكان وقوع الضرر لانعقاد الاختصاص القضائي بدعوى المسئولية المدنية؛ وتبني أساسا للمسئولية يلائم المضرور؛ وتقييد مفهوم السبب الأجنبي في مجال دفع تلك المسئولية؛ وعدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول؛ والتخفيف من تبعة خطر إعسار المسئول؛ وعدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ. وبذلك يحين الوقت لتناول القواعد المقابلة والمحققة لتوازن مركز المسئول، إنه الموضوع الذي ينشغل به المبحث الثاني والتالي بيانه.

---

(١) المادة ٢/١٠ من الاتفاقية.

(٢) اتفاقية المسئولية المدنية ١٩٦٩ (المادة ٢/١٠)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٢/٤٠).

المبحث الثاني
توازن مركز المسئول بعد نصرة المضرور

تمهيد وتقسيم:

لقد كان من المتعين في مقابلة ما تمتع به المضرور من دعم قانوني أن تتبنى اتفاقية الوقود ما يحقق توازناً في مركز المسئول، وهو ما تحقق بما تبنته هذه الاتفاقية من مبدأ منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود، والتأكيد على حماية حق المسئول في الدفاع؛ وتبني ميعاداً قصيراً لتقادم دعوى المسئولية، فضلاً عن تمتع المسئول بتحديد المسئولية[1]، وذلك على النحو التالي بيانه.

المطلب الأول
منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

لا يتمتع المضرور باختيار الرجوع على المسئول عن التلوث بوقود السفن بين أحكام القانون الداخلي والاتفاقية بما يتفق ومصلحته. فكما تعُد اتفاقية الوقود حداً أدنى لحماية المضرور؛ فإنها تعد الحد الأقصى لمسئولية المسئول عن التلوث بوقود السفينة. وبذلك، تحقق اتفاقية الوقود توحيداً في القانون الواجب التطبيق على علاقات المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن سواءً في شقه الدولي أو الداخلي.

وبذلك تنص اتفاقية الوقود صراحة على أنه: "*لا يجوز رفع أي دعوى*

---

(١) ويمكن أن يضاف إلى مكاسب المسئول إن الاتفاقية لم تتعرض للتعويض عن الضرر البيئي. على أنّ ذلك لا يعني أن مثل هذا الضرر مستبعد من عناصر التعويض، فالمسألة قد تركت للقانون الواجب التطبيق وفقاً لمنهج تنازع القوانين، كما هو حال جميع اتفاقيات المسئولية المدنية عن التلوث البحري. وبذلك تعود الكرة إلى ملعب القوانين الداخلية في ظل اختلافها بين أنظمة تعوض عن ذلك الضرر وأخرى لا تعوض عنه. أنظر سابقاً، ص ١٠٥

تعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقاً لهذه الاتفاقية"[1].

على أنّ القيد السابق لا يتعلق بدعوى رجوع مالك السفينة على المتسبب في الخطأ الذي أدى إلى أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي. وبذلك نصت اتفاقية الوقود صراحة على أنه *"ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بأي حق في الرجوع يتمتع به مالك السفينة بمعزل عن هذه الاتفاقية"*[2]. وهو ما يتحقق في تصورنا، عند رجوع مالك السفينة على مالك سفينة أخرى بحصته في التعويض عن تلوث وقع من السفينتين تحمل فيه مالك السفينة الأول بكامل التعويض الذي تحدده الاتفاقية تطبيقاً لمبدأ التضامن.

وعلى كل حال فإن ضمانة عدم الرجوع على المسئول بغير أحكام اتفاقية الوقود، ليست بجديدة فهي أمرٌ مستقر منذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩[3]. كذلك رجوع مالك السفينة على الغير بمعزل عن اتفاقية الوقود[4].

المطلب الثاني
مراعاة حق المسئول في الدفاع

كذلك، اعتنت اتفاقية الوقود بالتأكيد على حق المسئول في الدفاع كما ذكرنا سابقاً بنصها على أن *"يمنح كل مدعى عليه مهلة معقولة قبل النظر في أي دعوى ..."*[5]. ولقد لاحظنا كيف أنّ النص يستخدم اصطلاحاً مرناً ألا وهو "المهلة المعقولة"، وعلى الرغم من أن الاصطلاحات المرنة تمنح سلطة تقديرية للقاضي

---

(١) المادة ٣/٥.

(٢) المادة ٣/٦.

(٣) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٣/٤)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٧/٤). ومع ذلك فإن اتفاقية المواد الخطرة تتيح فرصة تفادي تطبيق الاتفاقية إذا ما كانت لا تتماشى مع قوانين العمل أو الضمان الاجتماعي (المادة٤/٢).

(٤) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٣/٥)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٧/٦).

(٥) المادة ٩/٢ من اتفاقية الوقود. انظر في ذات التأكيد: المادة ٩/١ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ والمادة ٣٨/٣ من اتفاقية المواد الخطرة.

المختص، إلا أن قاضي التنفيذ إذا لم يقتنع بمعقولية الميعاد فإن الاتفاقية تمنحه الحق في رفض منح الحكم الأمر بالتنفيذ(١).

كذلك يلاحظ أن النص على ضمانة حق المسئول في الدفاع ليس بالأمر الجديد، فهو نقلاً عن نصوص مستقرة منذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩(٢).

المطلب الثالث
تقصير ميعاد تقادم دعوى المسئولية

انتهينا من قبل إلى غلبة كون المسئولية عن التلوث بوقود السفن من قبيل المسئولية التقصيرية، وعلى عكس المسئولية العقدية؛ فإن المسئولية التقصيرية تخضع وفقاً للقواعد العامة لمبدأ التقادم الطويل، بانقضاء خمس عشرة سنة(٣).

ولا شك أن التقادم الطويل يحقق مصلحة الطرف المضرور، وهو ما لا يحقق مصلحة المسئول، فعلى سبيل المثال دون الحصر سوف ينعكس طول فترة الرجوع القضائي على تكلفة حصول مالك السفينة على التغطية الإجبارية. وبذلك فقد رأت اتفاقية الوقود تبني ميعاداً أقصر للتقادم ورأت في ذلك تحقيقاً للتوازن بين المضرور والمسئول، لاسيما بعدما عززت هذه الاتفاقية من المركز الضعيف للمضرور.

فلقد تناولت اتفاقية الوقود تقادم دعوى المسئولية المدنية عن التلوث بوقود

---

(١) أنظر سابقا ص ١٤٨.

(٢) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة١٠/١/ب)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة٤٠/١/ب).

(٣) فالجدير بالذكر، إن المادة ١٧٢ من التقنين المدني تنص على أن:"١- تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالشخص المسئول عنه. وتسقط هذه الدعوى في كل حال بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع. ٢- على أنه إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن جريمة، وكانت الدعوى الجنائية لم تسقط بعد انقضاء المواعيد المذكورة، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بسقوط الدعوى الجنائية".

السفن الزيتي في مادتها الثامنة، وذلك تحت عنوان "المهل الزمنية"، إنها الترجمة التي نأخذ عليها عدم دقتها. فالأصح أن يكون العنوان هو "مواعيد التقادم"، فذلك هو الأقرب إلى المعنى الفني والذي استخدمه النصان الإنجليزي والفرنسي. فالاصطلاح الإنجليزي كان "time limits"، أما الاصطلاح الفرنسي فقد كان "délais de prescription".

وبذلك فإننا نرى تنقيح نص المادة ٨ ليكون: *"تتقادم الحقوق في التعويض المقررة بموجب هذه الاتفاقية إن لم ترفع دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية في غضون ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر. ولكن لا يجوز، بأي حال من الأحوال، رفع دعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر. وإذا كانت هذه الحادثة تتألف من سلسلة وقائع، تحسب فترة السنوات الست من تاريخ حدوث أول واقعة".*

فبالرجوع إلى النص العربي الرسمي نجده يبدأ باصطلاح "تسقط الحقوق..."[1]، في حين أن الأمر يتعلق بميعاد تقادم وليس بميعاد سقوط، والمعروف بالفرنسية باصطلاح "délais de déchéance"، وهو الاصطلاح الذي لم يستخدمه النص الفرنسي الرسمي.

وطالما أن الميعاد المنصوص عليه في المادة الثامنة هو ميعاد تقادم، وليس بميعاد سقوط فإنه سيخضع لما يخضع له ميعاد التقادم، من وقف وانقطاع وتُنازل.

ولا شك في أن ميعاد التقادم الذي تنص عليه الاتفاقية مقرر للمدين حسن النية وبالتالي؛ فإننا نرى عندما يتوافر سوء النية، بالغش أو الخطأ غير الإرادي فإن الميعاد القصير لن ينطبق، ونعود إلى القانون الداخلي الواجب التطبيق بما قد يحمله من مواعيد تقادم طويلة.

---

(١) في حين أن النص الإنجليزي الرسمي يستخدم فعل "extinguish"، ويستخدم النص الرسمي الفرنسي فعل "éteigne".

ويشير جرجز إلى أن ميعاد التقادم المتبنى في اتفاقية الوقود يتميز بكونه غير قصير، وبالتالي فإنه يؤخر الإسراع نحو التقاضي، وهو ما يعني زيادة فرص التسوية الودية والتي قد تستغرق بعضاً من الوقت(1).

ومعقولية ميعاد التقادم تسمح بتطبيق الاتفاقية على حالات التلوث التي تتحقق بعد فترة من وقوع حادث التلوث كما هو الحال في شأن التلوث الناتج عن تسرب وقود الحطام البحري(2).

وكما هو الحال في شأن الضمانات السابقة، فإن ضمانة التقادم القصير ليست بجديدة حيث إنها ضمانة مستقرة منذ اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩(3). ولا تفوت عن الفطنة أن قصر ميعاد التقادم، بالإضافة إلى مبدأ تحديد المسئولية والذي سوف يلي بيانه لاحقاً، هما أمران ضروريان لحفز مجتمع التأمين البحري إلى المبادرة بتغطية المسئولية المدنية في هذا المجال(4).

المطلب الرابع
الحد من المسئولية التضامنية

تمهيد وتقسيم:

أكدت اتفاقية الوقود على تضامن المسئولين عند تعددهم، حيث تصبح المسئولية عندئذ موصوفة وفقاً لاصطلاحات الاتفاقية بكونها "**تضامنية وتكافلية**"(5). وليس في هذا الحكم بجديد على معظم الأنظمة القانونية والتي انتصرت لهذا المبدأ

---

(1) مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(2) انظر: ماير، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦.

(3) اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٨)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٢/٣٧). ومع ذلك يلاحظ أن اتفاقية المواد الخطرة تأخذ بمدة ١٠ سنوات من وقت وقوع الحادثة كحد أقصى (المادة ٣/٣٧).

(4) انظر لاحقاً في شأن تحديد المسئولية ص ١٥٥.

(5) المادة ٢/٣، والمادة ٥.

منذ زمن بعيد حماية للطرف الضعيف[١]. فالخصوصية تتمثل في مواكبة اتفاقية الوقود المستقر عليه في اتفاقيات المسئولية المدنية عن التلوث البحري الأخرى من حيث قصر هذا التضامن على حالة "*الأضرار التي تتعذر تجزئتها في التصور المعقول*"[٢].

المطلب الخامس
تحديد المسئولية

تمهيد وتقسيم:

من معالم ذاتية القانون البحري تمتعه بالعديد من الأنظمة الخاصة والتي تساعد على تحقيق التوازن بين الحاجة الجماعية إلى الاستغلال البحري والحاجة الفردية إلى دعم المستثمر البحري والذي يتقبل مخاطر الملاحة البحرية. ومن الوسائل الفنية لتحقيق ذلك التوازن هو تيسير اللجوء إلى التأمين البحري، والذي بموجبه يتم تخفيف عبء الخطر الفردي، بتوزيعه إلى أكبر عدد من الأشخاص. على أنّ من أسس التأمين، بصفة عامة، كون الخطر المؤمن منه قابلاً للقياس الفني، وهو ما يتحقق بلا شك بوجود تصور للحدود القصوى للتعويض والتي قد يتحملها المسئول، أي تحديد المسئولية[٣]. وهو ما اعتنت به اتفاقية الوقود.

وقد يكون من المناسب مناقشة مدى تحديد المسئولية عن التلوث بوقود السفن، في ظل النظام القانوني المصري، قبل تناول هذا التحديد في اتفاقية الوقود وتقييمه، وذلك على النحو التالي بيانه.

---

(١) فعلى سبيل المثال تنص المادة ١٦٩ من التقنين المدني على أنه "إذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسئولية بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في التعويض".

(٢) المادة ٥. راجع على سبيل المثال اتفاقية المسئولية المدنية لعام ٦٩ (المادة ٤)، اتفاقية المواد الخطرة لعام ٩٦ (المادة ٨).

(٣) وبذلك يذهب الفقه الحديث إلى أن مبررات نظام تحديد المسئولية في العصر الحديث هو التمكين من التأمين "assurabilité". انظر: تامل، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٧٣.

أولاً: مدى المسئولية الكاملة عن التلوث بوقود السفن في مصر.

يحق التساؤل عما إذا كان التلوث بوقود السفن الزيتي من الحوادث التي لا يجوز لمالك السفينة أن يتمسك في شأنها بتحديد المسئولية وفقاً للتقنين البحري المصري؟ فمن المعلوم أن المادة ٨٢ من التقنين البحري المصري تستبعد من الديون التي يجوز التمسك في شأنها بتحديد المسئولية حالة "الضرر الناشيء عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى". فهل يُعد "وقود السفينة الزيتي" من النفط؟ أو على الأقل هل يندرج ضمن "المواد الأخرى"؟

لا شك في رأينا أن كون "وقود السفينة الزيتي" من قبيل النفط، لا سيما غير النظيف منه، أما النقي فإنه بلا شك يندرج ضمن ما يشير إليه النص بكونه "المواد الأخرى". وبذلك لا تخضع المسئولية عن التلوث بوقود السفن الزيتي لتحديد المسئولية في التقنين البحري.

ولا شك أن تفسيرنا السابق لا يتفق والمصدر التاريخي لنص المادة ٨٢/و من التقنين البحري المصري، ألا وهو الاتفاقية الدولية لتحديد المسئولية المدنية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، والمعروفة اختصاراً باتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، وذلك نزولاً على صراحة النص. فاتفاقية لندن تضمنت مثل هذا النص، لكنها كانت أكثر تحديداً حيث اقتصرت على استبعاد حالة المسئولية المدنية عن التلوث بالزيت والخاضعة لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وما يستجد من تعديلات في شأنها (المادة ٣/ب).

وبالتالي، فإن اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ يجوز لها أن تنطبق على الحالات التي لا تخضع لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وتعديلاتها، فلا يغيب عن الذهن أنه ليست كافة حوادث التلوث بالنفط تخضع لاتفاقية المسئولية المدنية لعام

١٩٦٩، كما رأينا سابقاً[١]، وذلك على عكس ما تفترضه القراءة الأولية للنص المصري وما يوحي به بعض الفقه المصري[٢].

وبذلك فإننا وإن كنّا قد استبعدنا التلوث بوقود السفن الزيتي من نطاق الديون التي يجوز تحديد المسئولية عنها وفقاً للتقنين البحري المصري بموجب صريح نص المادة ٨٢/و؛ إلا أن ذلك ليس معناه عدم خضوع تلك الحادثة لأي شكل من أشكال تحديد المسئولية. فوفقاً للبعض فإن استبعاد اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ للحوادث الخاضعة لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولاتها، قصد به فض التنازع، بمعنى أنه إذا لم تكن الحادثة تخضع لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ فإنها سوف تعود لتخضع لاتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، ولقد كان المثال الذي تناوله هذا الفقه في هذا المقام هو المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي[٣].

وبصفةٍ خاصة، فإن اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ سوف تغطي ما يترتب على حادث التلوث بوقود السفينة الزيتي من ضرر يتمثل في[٤]: الضرر المادي الذي يصيب الأموال "property damage" (سواءً المملوك منه أو المحاز) ومثال ذلك إذا ما تضرر محرك سفينة الصيد، وما يترتب عليه ذلك من ضرر اقتصادي "associated consequential economic loss"، ومثاله فوات فرصة سفينة الصيد في الصيد نتيجة ما أصاب محركها. كذلك التكلفة المعقولة لتنظيف البيئة "reasonable measures for reinstatement of the environment".

ويرى المعلقون على اتفاقية لندن، أنه يُعد محل شك كبير أن يدخل ضمن

---

(١) أنظر: سابقاً ص ٩٤.

(٢) أنظر على سبيل المثال: محمد كمال حمدي، "القانون البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢١١؛ مدحت حافظ إبراهيم، "شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات والمعاهدات المكملة له"، القاهرة، مكتبة الجبلاوي، ١٩٩١، ص ٢٥٦.

(٣) أنظر:

Griggs (Patrick) and Williams (Richard), ***"Limitation of Liability for Maritime Claims"***, 3rd ed., LLP, London, 1998, p. 22.

(٤) أنظر: المرجع السابق، ص ٢٢ وما بعدها.

المادة ١/٢ من الاتفاقية التعويض عن "الخســـــــــارة الاقتصادية البحتة" "pure economic loss" (أي فوات الكسب البيني) ومثال ذلك فوات فرصة سفينة الصيد في صيد السمك مع عدم إصابة محركها، وخسارة الفنادق السياحية لموسمها السياحي[1].على أنه يجوز لمالك السفينة التمتع بتحديد المسئولية عن تكلفة إجراءات "cost of measures" تفادي أو الحد من الضرر "to avert or minimize loss" والناتج عن حادث التلوث بوقود السفينة تطبيقاً لنص المادة ١/٢/و من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦[2].

ثانياً: تحديد المسئولية في اتفاقية الوقود.

وبذلك، إذا كانت اتفاقية الوقود قد تبنت مبدأ قرينة المسئولية مخففة عن المضرور (المدين) من حيث عبء إثبات وقوع الخطأ[3]، إلا أنها قد حققت التوازن بتبني مبدأ تحديد مسئولية الدائن عند مساءلته[4]، حيث تنص مادتها السادسة تحت عنوان "حدود المسؤولية"[5] على إنه *"ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة والشخص أو الأشخاص الذين يوفرون التأمين أو ضمان مالي آخر في الحد من مسئوليتهم بموجب أي نظام وطني أو دولي واجب الانطباق، مثل اتفاقية حدود المسئولية عن المطالبات البحرية، لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة"*.

وتتميز اتفاقية الوقود بذلك عن بقية الاتفاقيات الدولية للمسئولية عن التلوث البحري، كونها لا تخلق صندوقاً جديداً للتعويضات. والجدير بالذكر إنّ عدداً من الدول كان يميل لإنشاء صندوق خاص بالمسئولية، يموله ملاك السفن[6]، في إطار

---

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر سابقا ص ١٠٤.

(٤) انظر: يوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٢.

(٥) "limitation of liability – limitation de la responsabilité ".

(٦) وليس متلقي الشحنة كما هو عليه الحال في اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، وتعديلاها، واتفاقية المواد الخطرة.

اتفاقية الوقود، وهو ما عارضته بشدة قطاعات ملاك السفن ومؤمني مسئوليتهم[1]. ولعلَّ هذا هو السبب في تبني اتفاقية الوقود مفهوماً واسعاً لمالك السفينة، في ظل عدم وجود تغطية احتياطية للمسئولية متمثلة في الصندوق.

وعلى الرغم من أن المشرع الدولي قد انتبه إلى أهمية تقنين مبدأ تحديد المسئولية في المجال البحري منذ عام ١٩٢٤، بموجب اتفاقية تحديد مسئولية ملاك السفن لعام ١٩٢٤، والتي تم تعديلها في عام ١٩٥٧[2]. إلا أنَّ مثل هذه الاتفاقيات قد اعتنت بوضع الحد الأقصى للتعويض عند انعقاد المسئولية دون الانشغال بشروط انعقادها، فهذه الأخيرة مسألة سابقة تركت لحكم القانون الواجب التطبيق في إطار قواعد تنازع القوانين المختصة[3].

وكما هو واضح من إحالة اتفاقية الوقود على اتفاقية تحديد المسئولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، والمعروفة باتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، فإن هذه الإحالة لا تأتي على سبيل الحصر، فاللجوء إلى الأنظمة القانونية الأخرى يظل متاحاً، كما هو الحال بالنسبة للدول التي تأخذ باتفاقية بروكسل لتحديد مسئولية مالك السفينة لعام ١٩٢٤، أو اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ في ذات الشأن[4].

وهذا لا يعني أن الحد الأقصى للمسئولية والمتفاوت في ظل الاتفاقيات الدولية لم يكن محل اعتبار بالنسبة للمنظمة البحرية الدولية فلقد تبنى المؤتمر الدبلوماسي توصية تطالب الدول بالمسارعة إلى الانضمام إلى بروتوكول ١٩٩٦، والذي عدل بالزيادة الحدود القصوى للتعويض في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦. فمن

---

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢. ومع ذلك لا يوجد ما يمنع من تصور أن يقوم المسئول بإنشاء صندوق لدى المحكمة أو الجهة المختصة في الدولة التي تتخذ فيها إجراءات المساءلة المدنية عملاً بحكم المادة ١/١١ بموجب اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والمتعلقة بتحديد المسئولية والذي أحالت عليها الاتفاقية في هذا الشأن.

(٢) نقيل اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، كانت المسئولية المدنية عن التلوث بالزيت، فردية. انظر في استخدام هذا الاصطلاح: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١.

(٣) انظر: محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١١.

(٤) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٤.

المؤسف له أنه لم يزد عدد الدول المصدقة على ذلك البروتوكول، وحتى تاريخ إبرام اتفاقية الوقود، على أربعة دول[1].

ولا شك في أهمية وضوح الحدود القصوى المسئولية من أجل حسن تطبيق اتفاقية الوقود، فهي تطالب المسئول بأن يستوفي تغطية إجبارية وهو ما يتطلب حسم درجة الخطر، ألا وهو الحد الأقصى للتعويض. ولعلَّ هذا ما يفسر أن توصية المنظمة البحرية الدولية تطالب الدول الأطراف في الاتفاقية عند تطبيقها أن يحدد بشكل واضح نظام تحديد المسئولية والذي سوف يطبق على هذا النوع من المسئولية[2].

وتُعد جمهورية مصر العربية من الدول الأطراف في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، حيث إنها قد وافقت على الانضمام إليها بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦، حيث صدر قرار وزير الخارجية بالعمل بها اعتباراً من ١/٧/ ١٩٨٨[3]. على أنَّ جمهورية مصر العربية ليست بطرف في بروتوكول تعديلها لعام ١٩٩٦، ونأمل أن تقوم بالمبادرة إلى المشاركة فيه في أقرب فرصة حماية للطرف الضعيف ألا وهو المضرور، والحال إن مصر ليست بدولة أساطيل وبالتالي فإن مصالحها ينبغي أن تكون في صف المضرورين.

ثالثاً: تقييم نظام اتفاقية الوقود لتحديد المسئولية.

في رأي البعض، يُعد عدم تبني اتفاقية الوقود لرقم معين لتحديد المسئولية "freestanding limits of liability" من الأسباب التي قد تؤدي إلى صعوبات في التطبيق. ففي ظل إحالة الاتفاقية على حدود المسئولية وفقاً للاتفاقية الدولية أو القانون الداخلي لدولة التقاضي، فإن الأمر سوف يؤدي إلى تعدد حدود المسئولية فضلاً عن إمكانية أن تصبح المسئولية غير محدودة[4].

---

(١) أنظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

(٢) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٤.

(٣) الجريدة الرسمية، ١٦ يونيو ١٩٨٨.

(٤) أنظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٨.

فكما رأينا فإنه لا توجد معاهدة دولية واحدة لهذا الموضوع، فهناك اتفاقية عام ١٩٢٤، واتفاقية عام ١٩٥٧، واتفاقية عام ١٩٧٦ (اتفاقية لندن)، واتفاقية عام ١٩٧٦ بعد تعديلها ببروتوكول عام ١٩٩٦.

فضلاً عن أنه إذا كانت بعض الدول تُعد طرفاً في نظام واحد من تلك الأنظمة مثل سنغافورة (اتفاقية ٥٧)، والسويد (اتفاقية ٧٦)؛ فإن البعض الآخر قد مدَّ حدود المسئولية في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٧٦، كما هو حال المملكة المتحدة وكندا، فضلاً عن أن البعض فضل تبني أنظمة خاصة كالولايات المتحدة الأمريكية (OPA 1990)؛ بل أن بعض الدول ليســـت بطرف في أي من اتفاقيات تحديد المسئولية ولم يتبن قانوناً خاصاً لهذا الشأن كما هو حال الصين. فلا شك أن الفرض الأخير سوف يصل بنا إلى مسئولية غير محدودة[1].

وناهيك عن أنه بتعدد مراجع حدود المسئولية بين الدول المختلفة فإن ملاك السفن لن يتمكنوا من تقدير المخاطر المالية، وسيصعب عليهم بالتالي الحصول على تغطية تأمينية، وهو ما سوف يؤدي إلى التزود بتغطيات تأمينية في حدودها القصوى أي تلك التي تنص عليها اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٩٦[2].

كذلك فإن الإحالة على الاتفاقيات الدولية لتحديد المسئولية، قد يؤدي إلى استبعاد التعويض عن العديد من عناصر أضرار التلوث بوقود السفن، وذلك على الرغم من أن اتفاقية الوقود تنص عليها. فعلى سبيل المثال، لا تغطي اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، للضرر الاقتصادي البحت (أي خسارة المكسب البيني) على الرغم من أن اتفاقية الوقود تتضمنه[3].

ولقد نبهت المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض، وكذلك جمعية

---

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر: المرجع السابق، ذات المكان. كذلك: جورجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

القانون البحري الإنجليزية، إلى أن افتراض التطابق بين تحديد المسئولية عن التلوث من وقود السفن الزيتي وتحديد المسئولية عن الديون البحرية بموجب اتفاقية تحديد المسئولية لسنة ١٩٧٦، هو أمر ليس بالصحيح في كافة الأحوال. فعلى الرغم من أن اتفاقية لندن تنص في مادتها ١/٢ على تحديد المسئولية عن هلاك أو تلف الأموال نتيجة انتهاك الحقوق؛ إلا أن التلوث عن وقود السفن الزيتي قد لا يرتبط بتلف أو هلاك لأموال أو انتهاك للحقوق، ومن أمثلة ذلك الضرر الاقتصادي الناتج عن توقف الأعمال نتيجة التسرب الزيتي (أي فوات الكسب البيني). لذا يأسف جرجز إلى أن المشكلة قد تم رصدها، وحلولاً تم التقدم بها، ومع ذلك منع قصور الوقت من فرصة استدراك المشكلة، بإضافة بعض الكلمات إلى نص المادة ٦، حسب قوله[١].

وفي رأينا، أن المشكلة السابقة يمكن التغلب عليها بتبني تفسير آخر لإحالة اتفاقية الوقود على اتفاقيات تحديد المسئولية، وقوانينها الداخلية، وذلك بأن تقتصر الإحالة على تحديد رقم الحد الأقصى للتعويض، دون أن يكون لبقية نصوص تلك الاتفاقيات دخل في شأن مدى الأضرار الخاضعة للتعويض والتي يرجع في شأنها إلى اتفاقية الوقود.

وبذلك نكون قد انتهينا من المبحث الثاني والذي خصصناه لأوجه تحقيق التوازن في مركز المسئول وفقاً لاتفاقية الوقود في مقابلة ما تمتع به المضرور من تعزيز، وهو ما تمثل في مبدأ منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود، وتبني ميعاداً قصيراً لتقادم دعوى المسئولية، والحد من مبدأ التضامن فضلاً عن تمتع المسئول بتحديد المسئولية، وبذلك تنتهي دراستنا التحليلية والمقارنة لاتفاقية الوقود، ويتبقى لنا الإجابة عن السؤال الذي بدأت به هذه الدراسة؛ ألا وهو مدى ملاءمة هذه الاتفاقية لمصالح جمهورية مصر العربية، وبالتالي هل ينصح بالمبادرة إلى المشاركة فيها من عدمه؟ إنها الإجابة التي نخصص لها خاتمة هذه الدراسة، وذلك على النحو الذي يلي بيانه.

---

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

الخاتمة

تُعد الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، لعام ٢٠٠١، والمبرمة في ٢٠٠١/٣/٢٣، والتي أطلقنا عليها اختصاراً "اتفاقية الوقود"، بمثابة أحدث ركن في بنيان النظام الدولي لتوحيد المسئولية المدنية عن التلوث البحري، وذلك بعد أن نجح المجتمع الدولي، تحت مظلة المنظمة البحرية الدولية، في أعقاب حادثة الناقلة توري كونيون لعام ١٩٦٧[١] في إرساء الأحكام العامة في هذا الشأن بموجب الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ وبموجب الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٧١، وبروتوكولاتها للأعوام ١٩٩٢، ٢٠٠٠، ٢٠٠٣.

فاتفاقية الوقود تُعد بمثابة أحد التطبيقات الخاصة للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، والتي تضاف إلى الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ١٩٩٦، وهي الاتفاقية التي أشرنا إليها في ثنايا هذه الدراسة باصطلاح اتفاقية المواد الخطرة.

ومع هذا؛ فإنه لا يمكن القول بأن كافة صور المسئولية المدنية عن التلوث البحري، ولو كانت حوادث وقود السفن الزيتي، قد أصبحت ذات تنظيم دولي موحد، فلا تزال بعض صور أضرار التلوث البحري بوقود السفن مستبعدة من نطاق تطبيق اتفاقية الوقود ذاتها.

---

(١) من المعلوم أن لحادثة توري كانيون لعام ١٩٦٧ أثر بالغ على المنظمة البحرية الدولية، فمن ناحية السياسة العامة للمنظمة أثرت تلك الحادثة في توجيه اهتمام المنظمة البحرية الدولية إلى التلوث البحري، وعلى المستوى المؤسسي يعود فضل نشأة اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية إلى تلك الحادثة، فقد نشأت تلك اللجنة بصفة مؤقتة كلجنة خاصة ad hoc committee لمعالجة التداعيات القانونية لحادثة التوري كانيون ، على أنه ما لبث وأن تم تقرير استمرارها بشكل دائم، فأصبحت جهازاً تابعاً ودائماً لمجلس المنظمة، حيث تجتمع مرتين كل عام؛ وإليها يعود الفضل في وضع مشروع اتفاقية الوقود.

وحيث إننا قد استهدفنا من دراسة اتفاقية الوقود الإجابة عن التساؤل المتعلق بمدى ملاءمتها لمصلحة جمهورية مصر العربية، وأمثالها من الدول، والتي تصنف ضمن فئة دول المتضررين من التلوث البحري أكثر منها دول الأساطيل المسئولة عن ذلك التلوث؛ فإننا لا نتردد بعد الدراسة التحليلية والمقارنة لأحكام هذه الاتفاقية من الانتهاء إلى ضرورة مبادرة مصر بالمصادقة عليها.

فاتفاقية الوقود قد حققت توازناً معقولاً في العلاقة بين طرفي علاقة المسئولية المدنية عن التلوث، ونقصد بذلك المضرور والمسئول عن التلوث.

فلقد اعتنت اتفاقية الوقود بتعزيز المركز القانوني للمضرور من حيث ترجيح مكان وقوع الضرر لانعقاد الاختصاص القضائي بدعوى المسئولية المدنية؛ وتبني مفهوماً واسعاً لمالك السفينة، وللسفينة، ولحادثة التلوث؛ والعدول عن مبدأ تركيز المسئولية في مواجهة مالك السفينة؛ وتبني التضامن بين المسئولين عند تعددهم؛ وتبني أساساً للمسئولية يلائم المضرور (قرينة المسئولية)؛ وتقييد مفهوم السبب الأجنبي في مجال دفع تلك المسئولية؛ وجواز الرجوع على تابعي مالك السفينة؛ وعدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول؛ والتخفيف من تبعة خطر إعسار المسئول (التغطية الإجبارية للمسئولية)؛ وعدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ.

وفي حقيقة الأمر لم تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقيات المسئولية المدنية في مجال التلوث البحري فيما يتعلق بتعزيز المركز القانوني للمضرور إلا من حيث عدولها عن مبدأ تركيز المسئولية في مواجهة مالك السفينة، وتبني مفهوماً واسعاً لهذا المالك، وإجازة الرجوع على تابعي المالك، وعدم استحداث صندوق للتعويضات. وفي رأينا ليس في أي من الاختلافات السابقة ما يخل بمركز المضرور بل أنها تعزز من مركز المضرور بالطبع فيما عدا عدم استحداث صندوق تكميلي.

وفي المقابل لم تتأخر اتفاقية الوقود في تحقيق توازن لمركز المسئول وذلك من حيث تبني منع الرجوع عليه إلا وفقاً لاتفاقية الوقود، والتأكيد على حماية حقه

في الدفاع؛ وتبقي ميعاداً قصيراً لتقادم دعوى المسئولية المرفوعة عليه، ودعمه بتحديد المسئولية.

وهنا أيضاً لم تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقيات المسئولية المدنية في مجال التلوث البحري في تحقيقها لتوازن مركز المسئول، مع ملاحظة أن اتفاقية الوقود لم تنص على حدود المسئولية مع الاكتفاء بالإحالة على الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية. وهنا أيضاً لا يمكن القول بوجود جور على مركز المضرور؛ وإن كان لا ينبغي أن تفوتنا التأكيد على أهمية مبادرة الدول إلى المشاركة في بروتوكول ١٩٩٦ في شأن تعديل اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ والمتعلقة بتحديد المسئولية عن المطالبات البحرية، بل إننا نأمل أن ينتبه المجتمع الدولي إلى ضرورة إعادة تعديل حدود المسئولية بما يواكب انخفاض القوة الشرائية للنقود منذ عام ١٩٩٦.

ومع ذلك فإن اتفاقية الوقود ليست منزهة عن أية نقد، فهي مثل أية اتفاقية دولية تستهدف توحيد القوانين الداخلية الواجبة التطبيق، غير منضبطة الصياغة في نصها العربي الرسمي، فضلاً عن تأثرها بالعيوب المشهورة للنظام القانوني الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري والذي أرسته المنظمة البحرية الدولية، فهي على سبيل المثال لا تغطي الضرر البيئي. على أن عدم تعرض اتفاقية الوقود للضرر البيئي لا يعني إعفاء مالك السفينة من التعويض عنه، حيث يترك هذا التعويض للقانون الداخلي الواجب التطبيق، وهو ما يتطلب تنظيماً خاصاً يغيب عنه النظام القانوني المصري. وإلى أن يتحقق ذلك فإننا نقترح على القضاء المصري الاستئناس بدليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت.

ويؤخذ البعض على اتفاقية الوقود، كونها لم تقم ببحث العبء الواقعي لنظام التأمين الإجباري، الذي تبنته[1]. كما أن بعض نصوصها غير قابلة للتنفيذ العملي، فعلى الرغم من أن نظام الاتفاقية للتأمين الإجباري يتضمن إشارة إلى إمكانية أن

---

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٣.

تفوض الدولة منظمة داخلية تمنح السفن شهادة تثبت استيفائها التأمين الإجباري، إلا أن التنفيذ الفعلي لهذا الأمر هو محل شكٍ كبير[1].

ومع هذا فإننا لا نتردد في الإقرار بأهمية اتفاقية الوقود، فمع تبني شركات النقل البحري الدولي لاقتصاديات الحجم، وما ترتب عليه من زيادة حجم السفن وبالتالي ما تحمله من وقود، ازدادت حاجة المجتمع الدولي إلى التوحيد الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي. ففي حين أن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، تلزم السفن الحاملة للزيت بحمولة ٢٠٠٠ طن بالخضوع لأحكامها، لاسيما من حيث التأمين الإجباري عن المسئولية. فلم يعد مستساغاً أن تعفى سفن أخرى من ذلك الالتزام لمجرد أن تلك الحمولة توجد على السفينة بصفة وقود. فلقد سبق وأشرنا إلى أن سفن الحاويات قد وصلت إلى حمولة ٦ آلاف حاوية مكافئة، وهو ما جعلها تحمل ٧٥٠٠ طناً من الوقود، كذلك أشرنا إلى أنه من سفن الركاب السياحية الكبيرة ما وصلت حمولته من الوقود إلى ٣٠٠٠ طن.

وعلى الرغم من أن قانون البيئة المصري والصادر بموجب القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ (المادة ٥٩) يأخذ بنظام التأمين الإجباري على المسئولية المدنية عن التلوث بالزيت للعائمات التي تصل حمولتها الإجمالية إلى ٢٠٠٠ طن، وكذلك أجهزة ومواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها الكلية ١٥٠ طنا فأكثر؛ إلا أنَّ هذا القانون لا يستلزم ذلك في غير العائمات الناقلة للزيت. وبذلك، فإن المضرور من التلوث لا يتمتع بضمانة التأمين الإجباري إذا كان التلوث ناتجا عنْ وقود السفن الزيتي، ذلك ولو كانت حمولة السفينة من ذلك الوقود تبلغ ٢٠٠٠ طن! وهو أمر غير مستبعد فعلياً، في ظل تزايد حجم السفن.

ولعلَّ مما يزيد من المشكلة في مصر، كما رأينا، أن المسئول عن التلوث بوقود السفن يتمتع في وضعه الحالي بميزة تحديد المسئولية، بفضل كون مصر طرفاً في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، وذلك دون أن يكون محملاً بعبء التغطية

(١) انظر: المرجع السابق، ص ١٤.

الإجبارية[1]. فلا شك أن هذا الوضع يشكل خللاً في التوازن بين مصالح الأساطيل في مواجهة المضرورين من التلوث. ومما يعمق من ذلك الخلل، التراخي، غير المبرر، لجمهورية مصر العربية في المبادرة إلى الانضمام إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والصادر في عام ١٩٩٦.

وبذلك ننتهي إلى الاقتراح على جمهورية مصر العربية بالتصديق على اتفاقية الوقود، على أنه ينبغي ألا يفوت المشرع المصري استحداث نص قانوني يقرر قاعدة حماية للمنقذ (ومقاول تنظيف التلوث، وتابعيهم ووكلائهم، بالإضافة إلى تابعي ووكلاء مجهز السفينة)، وذلك توافقاً مع توصية اتفاقية الوقود ذاتها، حيث حال ضيق وقت المؤتمر الدبلوماسي عن استدراك مثل هذا النص.

وبذلك فقد اقترحنا عند اتخاذ قرار التصديق على اتفاقية الوقود؛ استحداث فقرة ثانية إلى المادة ٥٤ من قانون البيئة نصها:

"يعفى المنقذ ومقاول تنظيف التلوث من المسئولية المدنية عن التلوث الذي يرجع لاتخاذ الإجراءات المعقولة لمنع تلك التلوث أو الحد من آثاره بموجب موافقة ذوي الشأن أو السلطات العامة. كذلك يستفاد من هذا الإعفاء، تابعي ووكلاء هؤلاء الأشخاص، وتابعي ووكلاء مالك السفينة أو مجهزها والذين يتخذون مثل تلك الإجراءات. ويدخل في مفهوم الإنقاذ انتشال الحطام البحري".

ولا ينبغي أن تفوت الإشارة، في نهاية هذه الدراسة إلى أن إبرام اتفاقية الوقود يأتي في فترة حرجة يتعرض فيها النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، لنقد المتربصين. فبعد فشل هذا النظام في جذب الولايات المتحدة الأمريكية إلى الأسرة الدولية، وهو الفشل الذي أكدت عليه الولايات المتحدة الأمريكية باختيارها المسار الفردي بإصدار قوانين أمريكية خاصة لهذه الموضوع متمثلة في قانون التلوث الزيتي لعام ١٩٩٠ (OPA 1990).

---

(١) المادة ١/٧ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

فإن حوادث التلوث البحري لم (ولن) تتوقف عن بيان أوجه النقص في النظام، لا سيما، عقب حادثتي ناقلتي البترول Erika، وPresitge[1]، والتي تثير النقد في المجموعة الأوروبية.

وإجمالاً، فإنه مهما كان النقد الموجه إلى اتفاقية الوقود، فإن فضائلها مؤكدة في ظل الفراغ التشريعي الدولي في شأن تنظيم موضوعها، فضلاً عن عدم ملاءمة الأنظمة القانونية التقليدية لمعالجة ما تنشغل به الاتفاقية.

ولا تفوتنا الإشارة إلى أنَّ شمولية تقييم اتفاقية الوقود تتطلب أن يؤخذ في الاعتبار ما تضيفه هذه الاتفاقية من عبء في شأن تكلفة التشغيل، وبصفةٍ خاصة أثر ذلك على الأساطيل البحرية التي تمر في قناة السويس، فقد يشكل انضمام مصر إلى هذه الاتفاقية سبباً منفراً من اللجوء إلى قناة السويس. إنه الشق الاقتصادي والذي لم نتعرض له دراستنا، بوصفها دراسة قانونية، وإن لم يكن غائباً عن بالنا وعن رغبتنا في لفت نظر الاقتصاديين إلى الاعتناء بدراسته.



---

(١) وإن كانت الحادثة الأخيرة (انظر حولها سابقا ص ٧٧، هامش ١) تثير التساؤل عن كفاية أنظمة أخرى للتلوث البحري غير تلك المتعلقة بالتعويض عنه، وأخصها مدى إلزام الدول بتقديم مرفأ آمنا للناقلات المشرفة على الغرق، فضلاً عن التعجيل بالالتزام بالقاع المزدوج في ظل اتفاقية ماربول. وانظر بوجه خاص الاتجاه الأوروبي الفردي نحو تطبيق نظام القاع المزدوج بموجب لائحة الاتحاد النافذة منذ ٢١/ ١٠/٢٠٠٣؛ إنه الموقف الذي يذكرنا بقانون التلوث بالزيت الأمريكي لعام ١٩٩٠، وهو ما يفسر نقد المنظمة البحرية الدولية حيث رأت فيه موقفاً فردياً لا يصب لصالح العمل الجماعي الدولي. إنها اللائحة التي تحمل العنوان الرسمي التالي:
"REGULATION (EC) No 1726/2003 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 22 July 2003 amending Regulation (EC) No 417/2002 on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers".

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية.

أحمد أبو الوفا، "تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث: مع إشارة لبعض التطورات الحديثة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٣، ص ٤٥-٨٧.

أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الخامس والأربعون، ١٩٨٩، ص ٩٥-١٢٨.

أحمد محمود الجمل، "حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨.

أنور سلطان، "الموجز في النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٩.

جلال وفاء محمدين، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠١.

سعيد السيد قنديل، "آليات تعويض الأضرار البيئية: دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية"، بدون ناشر، طنطا، ٢٠٠٢.

عبد الرزاق السنهوري، "الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري"، المجمع العلمي العربي الإسلامي، لبنان، بدون تاريخ نشر.

ماجد راغب الحلو، "قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٢.

محسن عبد الحميد البيه، "المسئولية المدنية عن الأضرار البيئية"، بدون ناشر وبدون مكان نشر، ٢٠٠٢.

محسن عبد الحميد البيه، "المسئولية عن الأضرار البيئية"، بدون مكان نشر، وبدون ناشر، ٢٠٠٢.

محمد السيد الفقي، "المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٨.

محمد كمال حمدي، "القانون البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠.

محمد مصطفى يونس، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦.

محمود سمير الشرقاوي، "القانون البحري"، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.

مدحت حافظ إبراهيم، "شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات والمعاهدات المكملة له"، القاهرة، مكتبة الفجالة، ١٩٩١.

نبيلة إسماعيل رسلان، "التأمين ضد أخطار التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.

ثانيا: المراجع الأجنبية.

Bennett (Howard), ***"The Law of Marine Insurance",*** Oxford, Claredon Press, 1996.

Boisson (Philippe), "L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par des soutes", ***Droit Maritime Français,*** n° 618, septembre 2001, pp. 659-667.

De La Rue (Colin) and Anderson (Charles B.), ***"Shipping and the Environment: Law and Practice"***, L.L.P., London and Hong Kong, 1998.

Griggs (Patric), "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", ***CMI News Letter,*** No. 1, January/April 2001, pp. 11-15.

Griggs (Patrick) and Williams (Richard), ***"Limitation of Liability for Maritime Claims"***, 3rd ed., LLP, 1998.

Hill (Christopher), ***"Maritime Law"***, 5ed., LLP, London, 1998.

Kerr (Bill), "The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", ***The Singapore Shipping 3rd Maritime Law Seminar***, March 2003.

Mayer (Andrew P.), "The New International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", ***Harbour and Shipping***, Vol. 86, No. 1, January 2003, pp. 4-6.

Rodière (René) et Du Pontavice (Emmanuel), ***"Droit maritime",*** 12ème éd., Dalloz, 1997.

Tassel (Yves), "Le dommage élément de la faute", ***Droit Maritime Français,*** n° 619, octobre 2001, pp. 771-786.

Van der Kluit (P. C.) and van Zoelen (F. J. W.), "Diplomatic Conference on an International Regime for Liability and Compensation for Pollution from Ships's Bunkers: The Bunker's Convention", ***Ports and Harbors,*** May 2001, Vol. 46, No. 1, pp.

Weiss (Jeffrey A.), "Maritime Disasters Through the Ages", ***Journal of Maritime Law and Commerce,*** Vol. 32, No. 2, April, 2001, pp. 215-240.

Tetley (William), "Mixed jurisdictions : common law vs civil law (codified and uncodified)", Part II, retrieved from the

internet on June 5, 2002 at: <http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1999-4a.htm>

Tetley (William), "A Canadian Looks at American Conflict of Law Theory and Practice, Especially in the light of the American Legal and Social Systems (Corrective vs Distributive Justice), Col. J. Transnat'l L, pp. 299-373. Retrieved from the Internet on July 7, 2003, at <tetely-law-mcgill.ca/conflicts/can.look.pdf>.

Wu (Chao), "Liability and Compensation for Bunker Pollution", retrieved from the Internet on June 20, 2003 at :<www.cmsconsultant.com/pollution/papers/usuchao.pdf>.

الفهرس

صفحة

الفصل الأول

دوافع إبرام اتفاقية الوقود

الفصل الثاني

نطاق تطبيق اتفاقية الوقود

الفصل الثالث

أحكام اتفاقية الوقود

تحليل محددات وآثار الإنفاق السياحي الأجنبي على منتجات الصناعات الحرفية في البلدان النامية

د. جليلة حسن حسنين أحمد
أستاذ مساعد -قسم الدراسات السياحية
كلية السياحة والفنادق - جامعة الإسكندرية

مقدمـة:

فـى إطـار العمل على دفع عجلة التنمية الاقتصادية تسعى البلدان النامية التى لها عناصر جـذب سياحي مميز إلى معظمـة إيـراداتها من هذا النشاط، والذى أصبحت أهميته فى عدد من الحالات تتعدى أهمية الأنشطة الاقتصادية الأولية التقليدية .

ويمـثل انفـاق الـسائحين الأجانـب على الخدمات الترفيهية والمشتريات السلعية جزء له أهميـته مـن الإنفاق الكلي لهؤلاء في البلد المضيف . وهناك اهتمام فى عدد الدراسات الـسياحية الحديـثة بالمشـتريات مـن المنـتجات الحرفـية وعلى وجه الخصوص التى يقبل عليها السائحون الأجانب لأسباب عديدة تتعلق بطبيعة أو هدف الرحلة السياحية .

ومـن جهـة أخرى فـإن الانفـاق الـسياحي الأجنـبى على منتجات الصناعات الحرفية فى الـبلدان المضـيفة له أهميـته فـى تنمـية هـذه الصـناعات ، الأمـر الـذى يـنعكس عـلى التنمـية الاقتصـادية . ومـن هنا تأتي أهمية البحث فى محددات انفاق السائحين الأجانب على منتجات الصـناعات الحرفـية في البلدان المضيفة. فالتعرف على هذه المحددات يمثل مدخلاً لتنمية أحد عناصر الايرادات السياحية للبلدان النامية .

كذلـك فـإن تحلـيل آثار هذا الانفاق السياحي على الصناعات الحرفية له أهميته من جهة نموهـا ودورهـا فـى التنمـية الاقتصادية عموما ومن جهة مزيد من القدرة لهذه الصناعات على بـيع منـتجاتها للسائحين الأجانب ومن ثم مزيد من الإيرادات السياحية الدولية . والهدف من هـذا البحـث هـو تناول هذين البعدين بالتحليل والتوصل إلى نتائج تقودنا إلى وضع استراتيجية مثلى لتنمية أحد عناصر الإيرادات السياحية وتنمية النشاط الصناعى الحرفى .

وفـى بحث هذا الموضوع نواجه بعض المسائل التى تستدعى بالضرورة تحليلاً نظرياً بحتاً . ولكنـنا أيضـاً نواجـه مسـائل أخـرى لا يمكـن الحكم فيها إلا على أسـاس ما هو متاح من بيانات ومعلومـات مسـتقاة مباشـرة مـن الواقـع العملى للبلدان النامية ومع الأهمية الكبيرة للجانب

العملى تجدر الإشارة إلى قلة الدراسات التطبيقية فى هذا المجال، بالإضافة إلى ندرة البيانات والمعلومات عن الصناعات الحرفية عموماً فى معظم الدول النامية.وليس هناك مفر فى هذه الظروف من الاستفادة بأكبر قدر ممكن مما هو متاح من دراسات تطبيقية حتى وإن كانت خاصة أحياناً بدول متقدمة والاعتماد على التحليل النظرى للتوصل إلى نتائج يمكن الاستفادة منها فى رسم سياسات خاصة بالدول النامية .

طبيعة وأنواع الصناعات الحرفية المرتبطة بالسياحة الدولية :

يطلق عديد من الكُتّاب على منتجات الصناعات الحرفية الجاذبة للسائحين مصطلح المنتجات الحرفية السياحية أو الفنون التشكيلية السياحية . ويُعرفها البعض بأنها الفنون Ethnic art والمنتجات الحرفية المنتجة لأجل مشترين من الخارج (Graburn, 1976)[1].
وبالرغم من أن هذا التعريف يبرز طرفى العلاقة بين المنتجين الوطنيين والسائحين الأجانب من خلال الفنون والسلع الحرفية السياحية وأن هناك بالفعل صناعات حرفية تنتج سلعا أو فنوناً تشكيلية خصيصاً للسائحين ، إلا أنه يهمل ناحية أخرى وهى أن عديد من الصناعات القائمة فى هذا المجال لها جانب أهلى أو محلى محض بمعنى أنها تشبع طلباً داخلياً أيضاً . ولو استبعدنا هذا الطلب المحلى لما استطعنا تفسير استمرار مثل هذه الصناعات قبل أن تزدهر السياحة الدولية لدى هذه البلدان أو تفسير قدرة هذه الصناعات على الاستمرار فى ظروف ركود النشاط السياحى الدولى[2] .

---

(١) Graburn, Nelson H.H, The Arts of the Fourth World p. 8, in "Ethnic and Tourists Arts " ,University of California Press, Berkeley, 1976.

(٢) هناك أدلة تاريخية عديدة على أن بعض المنتجات الحرفية أو الفنون التشكيلية المعبرة عن تراث تاريخى أو ثقافات وفنون عرقية دخلت فى التجارة الخارجية سواء عن طريق التجار المحترفين المتخصصين فى هذه السلع أو عن طريق الأجانب الزائرين للبلدان المنتجة لها . لكن الأمر اختلف فى القرن العشرين حيث نمى سوق جديد لهذه المنتجات الحرفية السياحية من خلال النشاط السياحى الدولى الذى ازدهر تدريجيا بعد الحرب العالمية الثانية .

انظر : Cohen, Erick, Introduction, Investigating Tourist Arts, Annals of Tourism Research , Vol. 20, (p. 2).

وكذلك دائرة المعارف البريطانية Encyclopeadia Britannica فى تاريخ الصناعات الحرفية واتحاداتها Guilds وكذلك السياحة فى مدينة البندقية Venice منذ القرن الثامن عشر وتطور صناعة العاديات بعد ذلك .

ويمكن بناء على ذلك تعريف هذه الصناعات بأنها تلك المنتجة لسلع حرفية أو فنون تشكيلية معبرة عن التراث الحضارى أو الثقافى أو عن الفنون والحياة الاجتماعية المرتبطة بالأعراق المختلفة مما يجذب السائحين الدوليين إلى طلبها لأجل اقتنائها . ومن هنا تختلف وتتنوع منتجات الصناعات الحرفية المرتبطة بالنشاط السياحى من بلد لآخر ويصبح لكل بلد سياحى ميزة مطلقة فيما ينتجه فلا تستطيع البلدان الأخرى منافسته فيه على وجه الخصوص .

وأغلب الصناعات الحرفية التى يقبل السائحون الأجانب على شراء منتجاتها تعتمد على خامات محلية مستخلصة من الموارد الطبيعية المتاحة وهذا أيضاً مما يؤكد الميزة المطلقة لكل بلد فيما تنتجه وتعتمد المشروعات القائمة فى هذه الصناعات الحرفية ، ومعظمها، إن لم يكن كلها صغير الحجم، على رأسمال صغير وعمل كثيف[1] . وبالنسبة للعمل فإنه يتميز عادة بمهارة عالية وموهبة فنية أصيلة أو موروثة ليس من اليسير اكتسابها فى بعض الحالات إلا بتدريب يمتد لعدد من السنين. وكثيراً ما تجد أصحاب المشروعات فى هذه الصناعات الحرفية يعملون بأيديهم مع بقية العمال وأنهم أكثر مهارة فى الصنعة بالوراثة وأنهم يتولون بأنفسهم عمليات البيع للمنتجات والمساومة مع السائحين الأجانب اعتماداً على معرفتهم بدرجة أو بأخرى بلغتهم أو ببعض مفرداتها واعتماداً على ذكاء خاص أو بقدرة على التفاهم مع الأجانب بالإشارة.

وباستعراض أنواع الصناعات الحرفية المرتبطة بالسياحة الدولية فى بلدان العالم المختلفة سوف يظهر لنا الكثير من الخصائص السياحية المميزة لهذه البلدان .. ففى مصر نجد صناعة أوراق البردى المصورة التى تعبر عن الحضارة الفرعونية القديمة وكذلك صناعة التماثيل التى تحمل أشكالاً مختلفة للفراعنة ولأهم الآثار مثل الأهرامات وأبو الهول وصناعات الحُلى الذهبية وغيرها التى تتشكل على أشكال أو رموز فرعونية. وهنا أيضاً صناعات الأوانى والأطباق الفضية أو النحاسية والتى تظهر عليها نقوشاً تعكس فترة الحضارة الإسلامية، وكذلك

---

(١) الصناعات الحرفية المرتبطة بالنشاط السياحى أو بطلب داخلى ، صغيرة الحجم أو متناهية فى الصغر. ولهذه الصناعات تعريفات عديدة ولكنها تتركز فى أن إنتاجها يعتمد على رأسمال صغير أو متناهى فى الصغر وعمل كثيف ، بما يعنى دائما ارتفاع معامل العمل / رأس المال وانخفاض معامل رأس المال / الناتج . راجع أكثر التعريفات شمولاً فى :

International Labour Office (ILO), The Dilemma of the Informal Sector, Report of the Director General, Geneva, 1991, p. 1 .

الصناعات الصدفية التى تعكس ثقافة وفناً شعبياً ممثلة فى العلب ومساند المصاحف والشطرنج وبعض التابلوهات.. هذا بالإضافة إلى صناعة الأكلمة والسجاد اليدوى والملابس ذات الطابع المصرى أو الشرقى البحت. وكذلك هناك الصناعات الفخارية من أهمها أوانى الطهى المصنوعة من الفخار والتى تشتهر بها محافظات الوجه القبلى [١] .

وفى المغرب صناعات العباءات والجلابيب المغربية المميزة بأشكالها وألوانها ، وصناعات الأوانى والأشكال الفخارية الملونة بزخارف تعبر عن تراث اسلامى قديم ممتزج بفنون شعبية مازالت سائدة وصناعات السجاد اليدوى بألوانه الزاهية وأشكاله المميزة للطراز المغربى . وفى كينيا الصناعات الجلدية التى تعتمد على جلود حيوانات طبيعية من البيئة المحلية وكذلك صناعات التماثيل الخشبية التى تصور أشكالاً لحيوانات وطيور البيئة المحلية وكذلك للمحاربين من أبناء القبائل بأقنعتهم وأشكالهم المختلفة . وفى اليمن صناعة العقيق الطبيعى وهو متاح محليا وتشكيله فى حلى ذات أشكال مختلفة كالعقود والأقراط وغير ذلك وصناعة الخناجر اليمنية والأحزمة التى تُحمل فيها والمشغولة بدقة بخيوط ذهبية وفضية والتى تعبر عن سمات الشخصية التاريخية للرجل اليمنى . وفى جدة صناعة الحُلى الذهبية كالأساور والسلاسل ذات الطابع البدوى وصناعة زخرفة الأخشاب وصناعة السبح وخاصة المرجان الاسود التى تجمع ما بين تراث قديم وفنون شعبية حديثة. وفى عديد من بلدان شرق وجنوب آسيا نجد التماثيل المعبرة عن الأشكال المختلفة لبوذا الدمى المعبرة فى كل بلد عن أشكال النساء والرجال وملابسهم الملونة المميزة لحضارتهم . وفى باكستان الصناعات الخشبية حيث نجد المقاعد والموائد والساند المصنوعة مباشرة من كتل خشبية طبيعية متعددة الأنواع والألوان والمطعمة بالنحاس أو الفضة بأشكال دقيقة معبرة عن تراث إسلامى قديم وفنون شعبية مازالت سائدة [٢]. وفى إيران صناعة السجاد اليدوى التى تمتد عبر التاريخ لأكثر من سبعة عشر قرناً وتعكس فنوناً قديمة من قبل عصر الإسلام وبعده وتصور أشكالاً معبرة عن نماذج من حيوانات وطيور ونباتات البيئة فى أشكال جمالية ، كما تصور بعض ألوان الحياة الإنسانية القديمة .

---

(١) أنظر جدول (١) فى الملحق لبيان الصناعات الحرفية السياحية فى مصر ، مع ملاحظة أن أعداد العمال المشتغلين فى هذه الصناعات ليس كبيرا ، وهناك بلا شك صناعات أو مشروعات صغيرة لم تدخل فى هذا الاحصاء لأنها تمارس أعمالها بشكل غير رسمى (بدون ترخيص) .

(٢) يمكن الحصول على بيانات تفصيلية عن السلع والفنون التشكيلية الحرفية التى تباع للسائحين الأجانب فى البلدان المختلفة عن طريق الأنترنت (key words : Tourism, Crafts, Souvenirs) .

وهناك عديد من الأمثل الأخرى سواء في البلدان النامية أو المتقدمة[١] والتي تؤكد اختلاف منتجات الصناعات الحرفية المرتبطة بالسياحة واختلاف الحضارات والثقافات والفنون الشعبية. وكثيراً ما نجد داخل البلد الواحد تنوعاً في هذه المنتجات تبعاً لنوعية المجتمعات القائمة بها، ريفية أو بدوية أو حضرية. وهكذا نجد أن البلدان المختلفة لها منتجات حرفية تميزها عن غيرها، فهذه المنتجات بمثابة اعلان صادق ودعاية حقيقية لتراثها الحضارى وحياتها الاجتماعية وثقافتها وفنونها الشعبية التشكيلية .

ومع ذلك يلاحظ أن نمو الطلب السياحي الدولى على المنتجات الحرفية السياحية أدى خلال الحقبات الأخرى من القرن العشرين إلى إجراء بعض التعديلات أو ادخال تشكيلات فنية جديدة على هذه المنتجات بغرض اتقانها لأجل أن تصبح أكثر جذباً للطلب السياحي عليها . ولكن هذه التطورات لم تؤدى إلى تغيير التقنيات المستخدمة في صناعة هذه المنتجات أو توقف الاعتماد على المهارات اليدوية والخامات المحلية إلا في حالات محدودة [٢].

ولكن هناك تطورات هامة والتى ينبغى تشكيلها في هذا المجال .أولا : ظهور أنواع جديدة من المنتجات الحرفية السياحية التي لم تكن موجودة من قبل . هذه المنتجات الحرفية ليس لها علاقة ارتباط بالحضارات أو الثقافات والفنون الشعبية العرقية للبلدان المصنعة لها . هذه المنتجات الجديدة ظهرت استجابة لعدة عوامل من أهمها الرغبة في اكتساب دخل إضافي بالعملات الأجنبية من السائحين. ويلاحظ أن الوسطاء التجاريين في مجال السلع الحرفية السياحية لعبوا دوراً هاماً في تنظيم الانتاج وترويج هذه السلع السياحية الجديدة . ومن الأمثلة على ذلك الزهور الصناعية والتماثيل الزجاجية الصغيرة وأشكال الحيوانات المصنوعة من الخيوط السميكة في تايلاند. وهناك أمثلة أخرى لمشغولات مطرزة وأشكال من الملابس القومية ونماذج مصغرة بلاستيكية أو من الجبس لأشكال المباني القديمة في البلدان المختلفة . ثانيا :

---

(١) انظر مثلا دراسة كاملة منشورة في الانترنت :

(Internet- Yahoo Search: Souvenir Purchasing Behavior) عن مشتريات ملبوسات صوفية مميزة وحلى مصنوعة من أحجار كريمة في نيوزيلاند، بروفسور لاوسن وآخرين

Lawson, R., et al. Aspects of Souvenir and Gift Purchasing by International Tourists to New Zealand.

(٢) Cohen. Erick "Introduction, Investigating Tourist Arts", Annals of Tourism Research. Vol 20. p 2, Pergamon Press, U.S.A, 1993.

وقد أشار كوهين في هذا الصدد إلى Shiloah and Cohen 1983, Graburn 1984

أدى ظهور سلع حرفية جديدة على النحو المذكور إلى تطور في حجم الإنتاج ثم حجم المشروع القائم في الصناعات القائمة. فظهرت صناعات متوسطة الحجم منتجة لسلع سياحية بتقنيات جديدة أقل تكثيفاً للعمل وتعمل على ترويج منتجاتها عن طريق وسطاء تجاريين. ثالثاً: أدى ظهور مصنوعات حرفية غير مرتبطة بالضرورة بالثقافات العرقية أو بالتراث الحضاري للبلدان السياحية المضيفة من جهة ، ودخول وسطاء تجاريين في عملية الترويج إلى قيام بعض البلدان بانتاج هذه المنتجات السياحية على نطاق كبير والترويج لها على المستوى الدولي ، ومثال ذلك ما تفعله الصين بانتاج فوانيس رمضانية ذات تصميمات مبتكرة وسجاجيد للصلاة للمسلمين والثياب وأغطية الرأس العربية وترويجها في أسواق البلدان الإسلامية والعربية فيشتريها الأهالي وكذلك السائحون الأجانب في هذه البلدان. وهذا التطور له خطورته من حيث هدمه لفكرة السلع الحرفية والعاديات التي تعكس تقنياتها ومادتها الخام وأشكالها الأعراق والحضارات المختلفة على نحو أصيل وغير مزيف .

تحليل محددات انفاق السائحين الأجانب على المنتجات الحرفية السياحية [1]:

هناك عدة عوامل تعمل معاً في تحديد انفاق السائحين الأجانب على المنتجات الحرفية في البلدان المضيفة. وبالرغم من تعقد هذه العوامل وتشابكها إلا أنها يمكن تصنيفها في جانبين : أولاً– عوامل جذب من جهة العرض الخاص بالمنتجات الحرفية السياحية ، وهذه العوامل هي التي تضفي على المنتجات الحرفية خصائص معينة تجعلها محل أنظار السائحين واهتمامهم . ثانياً – عوامل سلوكية من جهة السائحين الأجانب، وهذه تختلف باختلاف الدوافع النفسية لدى هؤلاء السائحين وتحدد طبيعة ومدى قوة طلبهم على المنتجات الحرفية السياحية. وتجتمع هذه العوامل من الجانبين لتحدد هيكل الطلب وحجمه وقوته من جُهة السائحين

---

(١) المنهج المتبع هنا يعمل على تحليل العوامل الاقتصادية الخاصة بالمنتجين والسائحين وما وراءها من دوافع نفسية وثقافية أو اجتماعية نظرياً. وهناك دراسات سياحية عملت على تقدير هذه المحددات بطريق الاستقراء أساساً وذلك عن طريق سؤال السائحين مثال الدراسة التي قام بها بروفسور R. Lawson وآخرين (سبق الإشارة إليها). ولا شك أن الدراسات الميدانية ضرورية ولا غنى عنها ولكنها لن تعطينا قاعدة لتفسير الأشياء حتى تجمع نتائج عدد من هذه الدراسات. ومن هنا فإنه لاغنى عن التحليل النظري حتى تكتمل هذه الدراسات . بل أن هذا التحليل يمهد ويساعد في قيام دراسات ميدانية تعتمد على أسس سليمة.

الأجانب على منتجات الصناعات الحرفية فى البلدان النامية المضيفة، ومن ثم حجم انفاقهم على هذه المنتجات[١].

أولاً– عوامل الجذب من جهة العرض :

أ– التفرد Uniqueness ويتضمن الأصالة وهى من أهم خصائص السلع الحرفية السياحية ويعنى أن يكون لهذه السلعة طابعها الانفرادى الذى يعبر عن موضوعها وبأصالة عن ثقافة عرقية أو حضارة الصانع والمكان أو البلد الذى يعيش فيه. ومن هنا فإن التفرد يحمى السلعة الحرفية من التقليد، أو بعبارة أخرى أن التقليد يضيع هذه الخاصية .. ورؤية السلعة الحرفية الأصيلة أثناء صناعاتها فى مكانها أو فى بلدها دليل أكيد على تفردها. وليس هناك دليل خير من هذا إلا ما يعطى من تأكيدات من أصحاب الصناعات الحرفية أو شهادات من بعض الجهات فى حالات معينة بالإشارة إلى أشكالها أو ملامحها أو ألوانها وإلى أن الخامات التى صنعت منها محلية ... الخ. لذلك فإن خاصية التفرد ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالأصالة العرقية Authentic Originality لذلك لا يمكن للسائح أن يجد السلعة المميزة بالانفرادية وبأصالتها العرقية فى أى بلد آخر غير بلدها .

ب – الاتقان اليدوى والجمال من الخصائص الهامة للسلعة الحرفية. والسلعة المتقنة يدوياً تختلف تماماً عن تلك السلعة النمطية المتقنة آلياً (Cynthia, A. C., 1995)[٢]. فالاتقان اليدوى يحافظ على التراث الثقافى ومن هنا تصبح السلعة جميلة وجذابة فى تعبيرها عن هذا التراث وفى عدم تماثل الوحدات المنتجة . ومع التسليم بأن الإنتاج الحرفى يتمتع بخاصية التفرد فإن السلعة المتقنة الصنع هى الأجمل والأكثر جذباً.. ويظهر الاتقان فى تشكيل السلعة بيد صانعها بدقة تعبيرها عن موضوعها بالألوان الطبيعية المشتقة من الخامات المحلية

---

(١) من المقالات التى يسترشد ببعض ما جاء فيها عن هذا :

* Cohen, Erick, in Annals of Tourism Research, 1993, Vol. 20.
* Cohen, Erick, Authenticity ad Commodization, Annals of Tourism Research, 1988: Vol 15,pp 371- 386.
* Cook, Scott, Craft Commodity production Market Diversity and Differential Rewards in Mexican Capitalism today. In "Craft in the World Market, June Nash (ed.) pp. 58-83, Albany: State University of New York Press, 1993.

(٢) Cynthia A. Cone "Crafting Selves, The Lives of Two Mayan Women" Annals of Tourism Research, 1995: Vol. 22, No 2, pp. 318.

بما يظهر جمال أصالتها . ومثال ذلك الألوان المميزة التى يستخدمونها أهل النوبة فى السلع الحرفية السياحية المعبرة عن ثقافتهم . والتماثيل الصغيرة التى يصنعها الصينيون بألوان جميلة وأشكال متقنة . والاتقان اليدوى وجمال الصنعة يستلزم أيضاً التقيد الدقيق بالتصميمات والسمات الثقافية والجمالية لكل عصر من العصور التى تعبر عنها المنتجات الحرفية فى أى بلد له تراثه الحضارى .

جـ - سهولة الحمل والتعبئة : هذه من الخصائص المميزة الجاذبة للسلعة الحرفية السياحية، ومن ثم فإن السلع المميزة بخفة وزنها أفضل من ثقيلة الوزن والسلعة التى يمكن تغليفها ووضعها فى عبوات صغيرة تحمل مع السائح فى الطائرة أو الباخرة أفضل من تلك التى يستدعى نقلها صناديق كبيرة . ونجد أن الصناع الحرفيون فى عديد من البلدان النامية انتبهوا لأهمية هذه الخاصية ، ففى باكستان نجد الحرفيون قد اشتهروا بأن المقاعد والمناضد وغير ذلك من المنتجات الخشبية الكبيرة الحجم، التى يصنعونها باتقان ويزخرفونها بالنحاس والعاج، قابلة للتفكيك إلى قطع بحيث يمكن تغليفها فى صناديق أصغر حجما بكثير من حجمها الفعلى. كذلك نجد أن كثير من المشغولات الذهبية والمجوهرات من اللآلئ والأحجار الكريمة فى منطقة الخليج العربى وفى بعض بلدان آسيا قد صنع باحجام وأشكال مناسبة بحيث يتمكن السائحين الأجانب من حملها بشكل سهل أو ارتدائها.

ثانياً - العوامل السلوكية :

يستدعى الأمر تحليل الدوافع النفسية للسائحين الأجانب فى الاهتمام بالمنتجات الحرفية والفنون التشكيلية فى البلدان المضيفة ، وهذه الدوافع تتسم بأنها مركبة ومتشابكة فهى تعتمد على عدة عناصر نفسية ترتبط بهدف أو بأهداف الرحلة السياحية كما ترتبط بجنسيات السائحين ومستوى المعرفة لديهم ومدى رغبتهم فى التعرف على ثقافات أخرى واقتناء الأشياء المعبرة عنها من جهة أخرى . ولعل ذلك وراء ندرة الدراسات والأبحاث السياحية المتخصصة فى هذا المجال . ومن جهة أخرى فإن تحليل الدوافع السياحية فى الاهتمام بالمنتجات من السلع أو الفنون التى تنتجها البلدان المضيفة يجب أن يميز عن الخصائص التى تتميز بها هذه المنتجات والتى قد تجعلها أكثر جذباً لهؤلاء السائحين أو أسهل فى تسويقها أو حملها... الخ

. ويمكن تبين عدة دوافع للسائحين الأجانب فى الاهتمام بمنتجات الصناعات الحرفية في البلدان السياحية المضيفة وهى: [1]

١- دافع الاقتناء للذكرى : وهو اقتناء بعض الأشياء التى ترتبط بالرحلة السياحية وذلك لأجل تذكرها فيما بعد، حيث تمثل هذه الرحلة عادة تجربة مختلفة عن روتين الحياة العادية وقد تكون تجربة فريدة أو مميزة بأحداثها. وهذا الدافع موجود لدى الغالبية العظمى من السائحين الدوليين، إن لم يكن جميعهم، وهو نفسه ما يجعلهم حريصون على التقاط صور فوتوغرافية أو أفلام فيديو كي تذكرهم بالرحلة التى قاموا بها فى أجازاتهم فى احدى السنوات . فالسائح الأجنبى يبحث عن تذكار من البلد المضيف فى شكل سلعة تمثل فنا من فنونها التشكيلية الشعبية أو تعكس تراثاً حضاريا لها. وهذا الدافع مرتبط بدافع نفسى لدى كل إنسان فى تدوين أو تسجيل تجربته وتذكرها فيما بعد مما يؤكد له أنه أنجز شيئاً فى يوما ما أو فى سنة ما، وهذا ما يجعله أكثر ثقة بنفسه كما قد يجلب تقدير الآخرين لانجازه حينما يتعرفون عليه .وأحيانا تعرض التذكارات السياحية أمام الأهل أو الأصدقاء لأمور مظهرية بحتة. وكل هذه السلوكيات يمكن أن تندرج تحت دافع الحاجة للتقدير عند ماسلو (Maslow, 1943) [2].

٢- دافع الاقتناء الثقافى أو المعرفى : وهذا يختلف عن سابقه فى أنه موجود بصفة خاصة لدى السائحين الأجانب الذين يستهدفون المعرفة أو الثقافة فى المقام الأول من رحلتهم السياحية. ولا شك أن هذا الدافع موجود لدى جميع من يقومون برحلات سياحية بهدف التعرف على آثار وحضارات قديمة أو ثقافات عرقية لها طابعها المميز فى البلدان التى يزورونها.. ولكنه ليس موجوداً بنفس الدرجة لدى جميع من يقومون بالرحلة السياحية من هذا النوع . فالبعض من السائحين لا يريد أكثر من المعرفة العامة بالآثار والحضارات القديمة أو

---

(١) عديد من الدراسات الخاصة بالمنتجات الحرفية السياحية اهتمت بدراسة الدوافع العامة لشراء هذه المنتجات بالتركيز على مميزاتها الحضارية أو الثقافية العرقية أو مميزاتها الجمالية وهو ما يمثل جانب العرض ولم تهتم بتحليل الدوافع النفسية لدى السائحين الأجانب أنفسهم وهو جانب الطلب . انظر مثلا دراسة (Luella F. Anderson and Mary Ann Littrell, 1995)والتى يختلط فيها الاهتمام بالسلع التذكارية وما يصلح لهدايا للغير بالسلع التى تقتنى لأغراض شخصية رغبة منهم فى تجميع سلع منفردة بمزايا معينة ثقافية أو حضارية . (الدراسة فى قائمة المراجع).

(٢) انظر: C.A. Witt and P.L. Wright, " Tourism Motivation: Life and after Maslow", In P.Johnson and B. Tomas (editors)" Choice and Demand in Tourism " pp.33-56, Mansell Publishing, London, 1992.

الثقافات العرقية المختلفة . هذا الصنف من السائحين يمكن أن يشترى بعض عاديات أو فنون تمثل الآثار أو هذه الثقافات كتذكار للرحلة بدافع نفسي يقترب كثيراً فى معناه من الدافع السابق. أما البعض الآخر من السائحين فيريد أن يستزيد من المعرفة بشكل دقيق ويسعى لاقتناء بعض العاديات التى يطمئن إلى أصالتها من حيث قدمها أو تعبيرها الدقيق عن الثقافة أو الحضارة العرقية أو أنها صنعت بخامات محلية وبأيدى صناع محليين. والسائحين الذين يقتنون سلعاً أو فنونا تشكيلية بهذا الدافع يتميزون فعلاً برغبتهم فى زيادة معرفتهم أو ثقافتهم، وليس لمجرد السمعة أو الحصول على تقدير الآخرين أو المظهرية. وفى تحليل " ماسلو" للدوافع النفسية الذى نشره فى عام ١٩٤٣ لم يميز هذا الدافع المعرفى ثم تبينه بعد ذلك فى تعديله لنظريته عام ١٩٥٤ تحت " الحاجة للمعرفة الفهم " (١).

٣- الدافع للإهداء : وهذا الدافع موجود لدى نسبة كبيرة من السائحين الاجانب كما يتضح من عدة دراسات ، ولكن يختلف فى قوته من النساء إلى الرجال ومن عمر لآخر من الأعمار ومن جنس لآخر من جنسيات السائحين . فقد لاحظت بعض الدراسات أن لدى النساء دافع أكبر للاهداء، وأن أصحاب الأعمار الكبيرة نسبياً أكثر حرصا على الاهداء من الشباب ، لكن هذا التقدير ليس بقاعدة عامة إذ أن هناك عوامل عديدة تتدخل فى الانفاق على الهدايا للآخرين منها درجة الثراء أو الدخل، ومنها الأخلاق أو المعتقدات (٢).

كذلك فإن الاهداء عادة لدى بعض الأجناس من الناس فنجد مثلاً أن عادة الاهداء موجودة لدى المصريين بصفة خاصة والعرب بصفة عامة، وبعض الدراسات تؤكد أن الأمريكيين لديهم عادة الاهداء أكثر من الأوربيين. ومع ذلك فإن مثل هذه الملاحظات تحتاج إلى استقصاء بغرض التأكيد عليها أو تعديلها. ويندرج دافع الاهداء عند " ماسلو " تحت " الحاجة للحب الاجتماعى " وهى التى ترتبط بشعور الانتماء والتعاطف والصداقة .

٤- دافع التفاخر : هذا الدافع موجود بشكل خاص عند السائحين الأثرياء لاقتناء قطعاً أثرية أو تحفاً أو أشكالاً فنية تحمل طابعاً عرقياً مميزاً .. والسائحون الذين يتحركون بهذا

---

(١) C. A. Will and P. L. wright المرجع السابق

(٢) مثلا فى حديث النبى محمد (ﷺ)" تهادوا تحابوا " ولا شك أن هذا الحديث غرس عادة الاهداء فيما بين المسلمين منذ قرون مضت. وفى السياحة الدينية (الحج والعمرة) نجد المسلمين من شتى أنحاء العالم لا يعودون إلى ديارهم إلا بعد شراء تذكارات وهدايا لأقاربهم وأصدقائهم من مكة المكرمة والمدينة المنورة .

الدافع إما أن لديهم خبرة خاصة في مجال اهتمامهم أو أنهم يستعينون بخبراء مختصون بالتحف والعاديات السياحية الثمينة . ويرتبط هذا الدافع جزئيا بالرغبة الملحة في تحقيق الاعتراف من الآخرين والمكانة الظهرية والتي تندرج تحت " الحاجة للتقدير" في نظرية " ماسلو " ولكنه يرتبط أيضا وبشكل أكبر بالرغبة في الانجاز الذاتي والتحقق من الامكانيات الذاتية وهذه اتندرج تحت الحاجة لتحقيق الذات في هذه النظرية .

فالسائح الأجنبي الثرى من هذا النوع يبحث عن شئ لا يستهدف الثقافة والمعرفة في المجال الأول بل يستهدف التفاخر، بأنه قد اقتنى شيئاً يميز ذاته ويؤكد ويثبت للآخرين امكانياته المادية الضخمة .

٥- دافع التجارة أو الكسب : وهذا الدافع في حد ذاته موجود لدى السائحين الأجانب الذين يشترون المنتجات الحرفية السياحية لأجل الاتجار فيها أو الكسب من ورائها . وتشير الدراسات السياحية الأخيرة إلى تزايده مما أدى إلى تزايد أهمية سياحة التسوق . ولكن دافع التجارة بصفة عامة والذى يرتبط في مُعظمه بالرغبة في تسوق سلع حديثة أو نمطية رخيصة نسبياً من بلدان معروفة بأن لديها مراكز تجارية وخدمات فندقية وسياحية مناسبة لفئات السائحين الأجانب عند أسعار مختلفة، ليس نفسه دافع التجارة أو الكسب الذى يعنينا في هذا البحث. فالدافع لتسوق منتجات حرفية أو ثقافية سياحية موجودة لدى فئة معينة من السائحين الذين يعملون في تجارة العاديات بصفة منتظمة أو عرضية ، وهذا دافع اقتصادى مرتبط بالنشاط السياحي ولكنه في المقام الأول نابع عن الرغبة في تكوين ثروة ، وهذه رغبة قد تندرج نفسياً أيضاً تحت الحاجة لتحقيق واثبات الذات .

٦- دافع التذوق الجمالى : لا شك أن هناك الكثير من السائحين الدوليين من يسافر للتمتع بجمال الطبيعة في بلدان معينة أو جزر بحرية أو مناطق جبلية مشهورة بجمالها الفائق . لكن لا شك أيضا أن تذوق الجمال يختلف في درجته من سائح لآخر كما تختلف الرغبة في اقتناء بعض المنتجات الحرفية أو الفنون السياحية من البلدان المضيفة لاسباب جمالية أو فنية في المقام الأول ، فالرغبة في الحصول على هذه المنتجات لا ترتبط اساساً برغبة في الاقتناء للمعرفة أو للذكرى أو للتفاخر أو التجارة وإنما بولع خاص لاقتناء ما هو مميز من الناحية الجمالية . ولا شك أن السائح يهتم عموماً بأصالة تعبير السلعة التى يشتريها عن الحضارة أو التراث العرقي للبلد المضيف ولكنه في حالة اهتمامه بالناحية الجمالية قد يتجاوز

أو يتناسى بعض النواحى الأخرى . وقد ميز " ماسلو " فى نظريته المعدلة (١٩٥٤) الحاجة إلى تمييز ما هو جميل عن غيره وتقدير الجمال Aesthetic Need كحاجة مستقلة لدى الإنسان[١].

دالة الطالب على المنتجات الحرفية السياحية :

ان تمييز الدوافع النفسية رغم تداخلها لدى السائحين أمر لا يمكن تجاهله ، فالسائح الذى يهتم بالاقتناء لغرض التذكرة بالرحلة السياحية له سلوك استهلاكى يختلف فى طبيعته كثيراً عن السائح الذى يهتم بالاقتناء لغرض الثقافة أو لغرض جمالى .والسائح الذى يتسوق سلعاً حرفية أو فنوناً سياحية مميزة لغرض التجارة له سلوك استهلاكى يختلف عن السائح الذى يتسوق لغرض الاهداء . أما السائح الثرى الذى يبحث فى البلدان التى يزورها عن تحف فنية أو أشياء نادرة للتفاخر بها فهذا ينفرد بسلوك استهلاكى يختلف عن كل ما سبق .

ولا بد أن تنعكس العوامل السابقة على منحنى الطلب ، ولذلك من المتوقع أن يختلف شكل منحنى الطلب ومرونته السعرية فى كل حالة من الحالات السابقة. ومن ثم فإن الدراسات التى تتعامل مع منحنى طلب السائحين الأجانب على المنتجات الحرفية على أنه وحيد أو متماثل فى جميع الحالات تبسط الأمور أكثر مما ينبغى وليس من المتصور أن تصل إلى نتائج صحيحة أو دقيقة . ودالة الطلب فى شكلها البسيط عبارة عن علاقة الكمية المطلوبة بالسعر ، أما إذا تم حصر العوامل المحددة للطلب بخلاف السعر فهى أسعار السلع الأخرى البديلة والمكملة، ودخل المستهلك وذوقه. فإذا افترضنا تساوى أو ثبات العوامل الأخرى المؤثرة فى الطلب، فإن المتوقع أن طلب السائح الذى يهتم باقتناء سلع أو فنون سياحية لمجرد الذكرى سوف يتسم باستجابة مرنة للأسعار والتغيرات فيها وذلك بعكس طلب السائح الذى يقتنى هذه المنتجات لأغراض ثقافية أو جمالية. فالسائح فى الحالة الثانية يدقق فى السلعة من حيث أصالتها أو جمالها وفقاً لمعايير معينة موضوعية وشخصية فيصبح عامل الذوق له تأثير أكبر ومن ثم يقل تأثير عامل السعر والتغيرات فيه على الكمية المطلوبة . وبالنسبة للسائح الثرى الذى يشتريها للتفاخر فإن طلبه كما تشير النظرية الاقتصادية موجب الميل بمعنى أن ارتفاع السعر لن يقلل من طلبه بل على العكس يجعله أكثر رغبة فى الشراء .

---

(١) المرجع السابق ، ص ٩٧.

العامل الثاني المحدد لطلب السائح الأجنبي على المنتجات الحرفية السياحية في البلد المضيف يتمثل في أسعار السلع الأخرى البديلة والمكملة . وتتمثل السلع البديلة في جميع السلع أو الخدمات التي يمكن أن تنال نصيباً من ميزانية السائح الشرائية في البلد المضيف ، مع التأكيد على أن هذه الميزانية لن تتضمن (بالتعريف) نفقات السفر والإقامة والوجبات الأساسية خلال الرحلة . إن السائح قد ينفق من ميزانيته الشرائية على بعض النزهات أو المزارات الخاصة أو تناول بعض الوجبات في مطاعم معروفة خارج النطاق المحدد في الرحلة السياحية، وقد يتسوق بعض السلع اللازمة لاستخدامه في حياته العادية من البلد المضيف إذا وجد سعرها منخفضاً بصفة خاصة عما هو سائد في بلده وهذه الأنواع المختلفة هي عبارة عن خدمات أو سلع بديلة Substitutes تتنافس مع المنتجات الحرفية على الميزانية الشرائية الخاصة للسائح. وقد تتمثل السلع البديلة في منتجات حرفية سياحية يتوقع أن يجدها السائح في بلد مضيف ثاني يأتي دوره بعد الانتهاء من سياحته في البلد الذي يزوره أولاً. وتتدخل أسعار السلع البديلة في تحديد طلب السائحين على المنتجات الحرفية للبلد المضيف لهم. والعلاقة المتوقعة من النظرية الاقتصادية أنه كلما كانت أسعار السلع البديلة منخفضة كلما انخفض الطلب على السلع المعنية . لهذا اهتمت الدراسات السياحية في مجال الطلب على المنتجات الحرفية السياحية ببحث كيفية توزيع السائحين الأجانب لميزانياتهم الشرائية على السلع والخدمات المختلفة الأخرى وذلك للتعرف على نصيب هذه المنتجات الحرفية . ومن الأهمية في مجال البحث الحالي تحليل أثر أسعار المنتجات الحرفية البديلة في عدة بلدان مضيفة أخرى تدخل في نطاق رحلة سياحية واحدة على الطلب على المنتجات الحرفية في أي بلد من هذه البلدان. فمن المتوقع أن لا يتأثر الطلب على المنتجات الحرفية السياحية التي تقتنى للذكرى أو للثقافة من بلد ما إلا قليلاً جدا بأسعار المنتجات الحرفية (السلع البديلة) في بلدان أخرى ذلك أن الدافع للشراء في مثل هذه الحالات يتمثل في تذكر رحلة بعينها أو اقتناء أشياء تنتمي إلى تراث أو ثقافة عرقية معينة. فلا يكون للمنتجات الحرفية في بلد ما في مثل هذه الأشياء بدائل في أي مكان آخر.. بينما العكس تماما قد يكون بالنسبة للمنتجات الحرفية السياحية التي تقتنى للتجارة أو للناحية الجمالية البحتة . أما ما يقتنى لغرض التفاخر من التحف النادرة فالمتوقع أن لا يتأثر اطلاقا بانخفاض أسعار السلع البديلة بينما قد يحدث العكس تماماً في حالة ارتفاع هذه الأسعار.

وبالنسبة للسلع أو الخدمات المكملة فإن الأمر قد يكون محصوراً غالباً فى حالة المنتجات الحرفية السياحية فى تكلفة تعبئة أو نقل أو تأمين هذه المنتجات إلى المقر النهائى لإقامة السائح .. لذلك من المتوقع أن يقل الطلب نسبياً على المنتجات الحرفية السياحية فى حالة الحاجة إلى دفع مبلغ إضافى لتغليفها أو فى حالة ثقل وزنها أو ارتفاع تكلفة شحنها فى الرحلات الجوية إلى بلد أو مقر إقامة السائح . لذلك سنجد المنتجات الحرفية السياحية التى يمكن أن يضعها السائح فى حقيبته دون حاجة إلى تغليف خاص وكذلك السلع خفيفة الوزن تتمتع بميزة أكبر ومرونة طلبها أكبر. كذلك إذا اعتبرنا ما يفرض من رسوم أو جمارك على بعض المنتجات الحرفية السياحية بمثابة تكلفة خدمات إضافية على ثمنها الأصلى، لا بد أن يأخذها السائح فى الحسبان ، فإن الطلب سوف يتأثر سلباً على جميع المنتجات التى قد تتعرض لرسم أو لضريبة جمركية مرتفعة عند مرورها على الجمارك. لذلك تجد ميزة نسبية فى المشغولات الذهبية أو الفضية من السلاسل أو العقود أو الأقراط وغيرها من المجوهرات التى يمكن للسائح أن يمر بها فى الجمارك على أنها مستخدمة أو دون أن يسأل عنها أو عن مصادرها، وذلك بخلاف بعض التماثيل الصغيرة من الذهب أو السجاد اليدوى النادر أو القطع الفنية من المنسوجات المطرزة البارزة أو غير ذلك مما يتعرض عادة لتعريفة جمركية قد تكون مرتفعة أو للمصادرة فى حالة عدم التصريح بها.

ويلعب دخل السائح الأجنبى دوراً هاماً فى تحديد ميزانيته الشرائية فى البلد المضيف فالعلاقة بينهما طردية . لذلك ليس غريباً أن تؤكد الأبحاث فى هذا المجال على أن السائحين الذين يقدمون من بلدان مرتفعة الدخل نسبياً يتميزون بميزانية شرائية أكبر ويخصصون مبالغ أكثر من غيرهم لشراء المنتجات الحرفية السياحية. ومع ذلك هناك ملاحظتين هامتين أولهما أنه لا ينبغى تعميم هذه النتيجة مطلقاً لأن نسبة من السائحين القادمين من بلدان منخفضة الدخل قد تتمتع بدخول مرتفعة لا تقل عن دخول أولئك القادمون من بلدان غنية ، كما أن نسبة من السائحين القادمين من بلدان مرتفعة الدخل قد لا يرغبون إلا فى انفاق أقل القليل على أشياء اضافية خارجة عن نطاق الإقامة والسفر والمزارات السياحية المحددة فى جدول الرحلة . وثانياً : أن دخل السائح ليس هو المحدد الوحيد لميزانيته الشرائية .. فهذه الميزانية قد تتمدد أو تنكمش تبعاً لعوامل عديدة شخصية منها النوع أو الجنس (ذكر او أنثى) والعمر (شيخوخة ، شباب ، أو أطفال) والميول الطبيعية أو العادات التى تتحكم فى حب الانفاق لرفاه النفس أو حب التحوط للظروف والحرص فى الانفاق خلال الرحلة السياحية. وقد خرجت بعض الأبحاث

بنتائج منها مثلاً أن الإناث – خاصة السيدات فى الأعمار الناضجة أو الكبيرة – أكثر ميلاً من الرجال للانفاق على الهدايا التذكارية للنفس وللغير والمجوهرات وبعض المنتجات المتميزة بالناحية الجمالية[1] وأن نسبة من السائحين تؤخر المشتريات من الهدايا الحرفية السياحية إلى آخر يوم تحوطاً لمصروفات أخرى قد تطرأ أثناء الرحلة .

وتتدخل الدوافع النفسية وراء الاهتمام بالمنتجات الحرفية مع هذه العوامل الشخصية فى تحديد أذواق السائحين الأجانب تجاه هذه المنتجات ، فإذا تغيرت أو اختلفت هذه الدوافع النفسية أو هذه العوامل الشخصية تغيرت الأذواق ، فحينئذ يقل الطلب أو يزيد بالرغم من ثبات أو عدم تغير نوعية هذه المنتجات أو أسعارها أو أسعار المنتجات الأخرى أو دخول السائحين .

من جهة أخرى فإن تغير نوعية المنتجات الحرفية السياحية من جهة عوامل الجذب الخاصة بعرضها والتى سبق ذكرها وهى التفرد والأصالة واتقان الصنعة والجمال أو سهولة الحمل سوف يؤثر فى أذواق السائحين الأجانب وطلبهم عليها .

وخلاصة القول أن هذه العوامل يجب أن تؤخذ معاً بجدية تامة فى أى دراسة تطبيقية تسعى لتحديد طلب السائحين الأجانب على المنتجات الحرفية السياحية ومن ثم تقدير انفاقهم عليها .

آثار الانفاق السياحى الدولى على الصناعات الحرفية فى البلدان المضيفة :

أولاً – ملاحظات حول أسلوب التحليل والتقدير :

يتطلب تحليل آثار الانفاق السياحى الدولى على هذه الصناعات التوقف على حجم وهيكل الطلب على منتجاتها من جهة واستعداد هذه الصناعات للاستجابة لهذا الطلب من جهة اخرى . وبالنسبة لتقدير حجم وهيكل الطلب فى الدول النامية فإنه لا يمكن الاستغناء عن أسلوب الاستقراء بما يتضمنه من جمع ملاحظات واحصائيات عن الصناعات الحرفية المختلفة وكمية مبيعاتها للسائحين الأجانب مصنفة إلى أنواعها الرئيسية ومقدرة بالنقود . وكذلك يمكن تقدير حجم وهيكل الطلب على منتجات هذه الصناعات بطريق آخر عن طريق جمع ملاحظات واحصائيات عن السائحين الأجانب (فى البلد المضيف) ومقدار ما يخصصونه من ميزانيتهم

---

(١) Luella F. Anderson & Mary Ann Littrel, "Souvenir Purchasing Behavior of Women Tourists", Annals of Tourism Research, 1995: Vol. 22, pp. 328 – 331 and 338 – 342 .

للانفاق على المنتجات الحرفية السياحية إجمالاً مع التحرى عن اهتماماتهم أو دوافعهم الشرائية لعمل تقديرات ولو تقريبية عن كيفية توزيع انفاقهم على هذه المنتجات .

وهناك احصائيات قليلة عن الصناعات الحرفية ومنجاتها ومشتريات السائحين الأجانب منها ، وبعض هذه الاحصائيات متوافر عن طريق الأجهزة الرسمية للاحصاء وبعضها عن طريق غرف التجارة السياحية أو اتحاد الصناعات لكن يلاحظ أن معظم البلدان السياحية لا تحتفظ بسجلات احصائية دقيقة عن الصناعات الحرفية فيها ، بل ربما لا يحتفظ بعض هذه البلدان بأية احصائيات على الإطلاق ويرجع هذا جزئياً إلى تخلف الأجهزة الإحصائية الرسمية أو ربما لعدم اهتمامها بهذه الصناعات وتقديرها لدورها الاقتصادى عموماً وفى تصدير منتجاتها خصوصاً[1] ، وقد ترجع قلة الإحصائيات أيضاً لكون كثير من هذه الصناعات يتميز بالصغر ، وربما متناهى فى الصغر ، أو لأنه يعمل خارج القطاع الرسمى (أى بدون الحصول على ترخيص رسمى بمزاولة المهنة)[2] ، لذلك يلزم بالضرورة الالتجاء إلى الدراسات الميدانية وعن طريق الاستقصاء واعتماداً على أسلوب العينة Sample يمكن الحصول على بيانات أولية ، ومثل هذه البيانات يجب أن تخضع للتصنيف والتحليل ويتم الاستنتاج منها على أساس القواعد الخاصة بخصائص دالة الطلب السياحى على المنتجات الحرفية والتى سبق ذكرها فى هذا البحث .

ويمكن أيضاً اتباع الأسلوب الثانى فى التعرف على حجم وهيكل الطلب السياحى الدولى على منتجات الصناعات الحرفية ، وذلك عن طريق الاستقصاء من السائحين الأجانب أنفسهم كما سبقت الإشارة . ولا غنى هنا أيضاً عن الدراسات الميدانية التى تستقصى من هؤلاء السائحين باتباع أسلوب العينة ما يلزم من بيانات عن مشترياتهم أو انفاقاتهم على السلع والفنون الحرفية السياحية[3] .

---

(١) مبيعات هذه الصناعات للسائحين الأجانب هى جزء لا يتجزأ من الصادرات ، وهناك جزء آخر يتم تصديره من هذه الصناعات عن طريق وسطاء تجاريين متخصصين بناء على الطلب الأجنبى .

(٢) انظر : د. عبد الرحمن يسرى أحمد ، الصناعات الصغيرة فى البلدان النامية ، تنميتها ومشاكل تمويلها ، ط٢ / ٢٠٠٠م ، ص٢١ ، ٢٦ ، ٣٢ ، الناشر البنك الإسلامى للتنمية ، جدة .

(٣) لأهمية الموضوع يلزم لأى بلد سياحى يرغب فى تنمية إيراداته السياحية عن طريق مزيد من مبيعات منتجات الصناعات الحرفية أن يقوم بتكوين فريق أو فرق عمل تجمع البيانات بطرق منظمة فى مواقع هذه الصناعات وفى أماكن تواجد السائحين أو عند المطارات والموانى .

ثانياً – آثار الانفاق السياحي على منتجات الصناعات الحرفية :

اما عن آثار الانفاق على الصناعات الحرفية فسوف تتضح عملياً عندما نتمكن من وضع تقديرات ولو تقريبية عن حجم الطلب وهيكله على هذه الصناعات .

وفى مصر قام الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء بتقدير انفاق السائحين الأجانب من الأفراد (تمييزاً عن الأفواج السياحية) فى ٢٠٠٠ / ٢٠٠١[١] على المشغولات اليدوية والسلع التذكارية ، وذلك من خلال عينة بلغت ٤٥٦٥٢ سائحاً من مختلف الجنسيات . وقد وجد أن هذا الانفاق يحتل نسبة ١٠,٧٢٪ من اجمالى الانفاق لهؤلاء السائحين . ولكن باستعراض الجنسيات المختلفة نجد أن نسبة انفاق السائحين الأفراد من الآسيويين على المشغولات اليدوية والسلع التذكارية تصل إلى ١٣,٠٦٪ والأمريكيين ١١,٩٠٪ بينما تتقارب نسبة انفاق العرب والأوربيين والجنسيات الأخرى من النسبة العامة . وتبدو هذه النسبة (١٠,٧٢) مرتفعة بل وفى غاية الأهمية ، وإذا طبقت هذه النسبة على إجمالى السائحين (أى على سياح الأفواج أيضاً) وأخذنا تقديرات الانفاق السياحى الاجمالى فى ٢٠٠٠ / ٢٠٠١ – وهو ٤,٣١٠ مليار دولار فى تقدير البنك المركزى و ٤,٤٣٥ مليار دولار طبقاً لتقدير الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء ووزارة السياحة ، نجد أن الانفاق السياحى على المنتجات الحرفية السياحية يتراوح بين ٤٦٢ مليون دولار ونحو ٤٧٥ مليون دولار[٢] .

ويمكن بناء على هذه الأرقام تقدير الأثر الانتعاشى لهذا الاتفاق على الدخل فى مصر فى عام ٢٠٠٠ / ٢٠٠١ بنحو ٩٧٠,٢ – ٩٩٧,٥ مليون دولار وذلك بفعل مضاعف الانفاق السياحى الذى يبلغ ٢,٢ بناءً على تقديرات سابقة[٣] .

وفى الهند تبين من تقديرات قامت بها وزارة السياحة والثقافة أن مجموع الانفاق الكلى من السائحين الأجانب على المنتجات الحرفية فى عام ٢٠٠١ بلغ حوالى ٢٩٨٥,٢ كرور[٤] بما

---

(١) انظر : الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء ، بحث تقدير الانفاق السياحى ، جمهورية مصر العربية ، المسح السياحى بالعينة (٢٠٠٠ – ٢٠٠١) ، الجزء الأول ، السياحة الدولية الوافدة ، ص٨٩، ٢٠٠٢.

(٢) انظر جدول رقم (٢) فى الملحق الاحصائى آخر البحث .

(٣) انظر : د. جليلة حسن حسنين ، مرجع سبق ذكره ، ص٢٦٨ – حيث تم تقدير مضاعف الانفاق السياحى بنحو ٢,١ فى عام ١٩٩٠ .

(٤) الكرور تعادل ١٠ مليون روبية .

يعادل ٦٣٨ مليون دولار أمريكى ، وفى عام ٢٠٠٢ قدر بحوالى ٢٨٧٨,١ كرور بما يعادل نحو ٥٩١ دولار أمريكى .

وبناء على بيانات خاصة بالانفاق السياحى الدولى فى الهند فى العامين المذكورين (٣٤١٥ مليون دولار فى ٢٠٠١ و ٢٩٦٠ مليون دولار فى ٢٠٠٢) نجد أن انفاق السائحين الأجانب على المنتجات الحرفية السياحية الهندية بلغ نحو ١٨,٧٪ من انفاقهم الكلى فى عام ٢٠٠١ ونحو ٢٠ ٪ من انفاقهم الكلى فى ٢٠٠٢[1] .

وتبين من الدراسة المسحية التى قامت بها وزارة السياحة[2] فى الهند عن انفاق السائحين الأجانب من الجنسيات المختلفة أن القادمين من الولايات المتحدة الأمريكية كانوا هم الأكثر انفاقاً على المنتجات الحرفية[3] بنسبة ١٨٪ من مجموع انفاق السائحين على هذه المنتجات ويأتى البريطانيون من بعدهم بنسبة ١٢٪ ثم الفرنسيون والاستراليون كل منهم بنسبة ٨٪ من اجمالى الانفاق على المنتجات الحرفية ثم الألمان والكنديون بنسبة ٥٪ ، ٤٪ على الترتيب ثم غيرها من جنسيات أخرى بنسب مختلفة أقل منها . إلا أنه ليس ممكناً استخلاص نتائج دقيقة من هذه الدراسة بخصوص كيفية امتداد أثر هذا النوع من الانفاق السياحى على الصناعات الحرفية وعلى الاقتصاد الهندى وذلك لغياب معلومات أخرى ضرورية عن الأهمية النسبية للصناعات الحرفية في مجال الصناعات الصغيرة . ومع ذلك فإنه مما ينبغى ذكره أن الحكومة الهندية تولى أهمية كبيرة لتنمية الصناعات الصغيرة بصفة عامة وتشجعها بطرق مختلفة منها تخصيص نسبة لها من الإئتمان الذى تمنحه المصارف لا تقل عن ١٥٪ ، ومنها التزام الحكومة فى سياسة مشترواتها بتفضيل منتجات هذه الصناعات على غيرها مع التمسك بشروط الجودة

---

(١) هذه التقديرات تمت بناء على بيانات منشورة عبر شبكة الانترنت بواسطة وزارة السياحة فى الهند : (WWW.tourismindia.com) وكذلك منشورة بمجلة FHRAI Magazine الصادرة عن :
Federation of Hotel & Resturant, Association of India.
Fhrai. Com/mag- news / mag Tourism Statistics India. asn.

(٢) وقد تم تقدير انفاق السائحين الأجانب من الجنسيات المختلفة على المنتجات الحرفية الهندية فى ست مدن رئيسية من أهمها نيودلهى وبومباى وحيدر أباد وبنجالور بطريق المسح والذى اعتمد على المقابلات الشخصية مع سائحين أجانب خلال شهرى سبتمبر – أكتوبر ٢٠٠٢ .

(٣) أهم المنتجات الحرفية الهندية تتمثل فى منسوجات الحرير الطبيعى والمشغولات المعدنية والحلى بنوعيها الذهب والفضة والمنتجات الجلدية والمنسوجات القطنية والصوفية المشغولة .

المعروضة عليها[1] . لذلك فإن من المتوقع أن تكون الصناعات الحرفية السياحية في الهند مثل بقية الصناعات الصغيرة هناك في موقف أفضل من غيرها في بلدان نامية أخرى وأن يكون أمامها فرصة اكبر لخدمة أهداف النشاط السياحي الدولى وكذلك التأثير في النشاط الاقتصادى الداخلي لها .

وفي المغرب يتبين من بعض الاحصاءات المنشورة أن السائحين الأجانب أنفقوا حوالى ٣٧٩,٣١ مليون دولار أمريكي على شراء منتجات حرفية تذكارية بما يعادل ٢٣٪ من الانفاق السياحي لعام ١٩٩٩ .

. وكذلك تم تقدير انفاق السائحين الأجانب على سلع حرفية ينتجها سكان أصليون (سكان من غير الأصول الأوربية والمهاجرين في المقاطعات الشمالية الغربية) في كندا بنحو ٢,٢ مليون دولار عام ٢٠٠٠ /٢٠٠١ بنسبة ١٢٪ من الانفاق السياحي للأجانب .

وكقاعدة عامة فإنه كلما زاد حجم الطلب السياحي الدولى على المنتجات الحرفية السياحية في البلد الضيف كلما انتعشت الصناعات المنتجة لها ،فيزداد دخلها ويزداد انتاجها . وتقرر احدى الدراسات أن مبيعات المنتجات الحرفية للقبائل الهندية في المكسيك استجابت سريعاً لنمو النشاط السياحي الدولى (Nash, J, 1993)[2] .

وترتبط زيادة الانتاج في هذه الصناعات بزيادة قوة العمل ، أولا لاعتماد منتجاتها على تقنيات مكثفة للعمل ، وثانياً لارتفاع درجة المنافسة فيها . ويلعب العامل الأخير دوراً هاماً إذ أن صغر رأس المال المطلوب للإنتاج واعتماد المنتجات على المهارة اليدوية في كثير من الأحيان يدفع أفراداً جدد إلى دخول سوق العمل ومزاولة المهنة . وحيث يعتمد معظم الصناعات الحرفية المرتبطة بالسياحة على الخامات المحلية فإن انتعاشها يؤدى بدوره إلى انتعاش الطلب على المشروعات المنتجة لهذه الخامات داخل البلد مما يجعل حلقة الانتعاش تتسع ، ويتوقف مثل هذا الانتعاش من حيث نطاقه ومداه الزمني على الصناعات الحرفية التي ازداد الطلب على منتجاتها . فهذه الصناعات تختلف في قدرتها على التوسع وفقا لما لديها من طاقة انتاجية

---

(١) انظر : د. عبد الرحمن يسرى أحمد ، مرجع سابق ، صفحة ٥٦ .

(٢) Nash, June, Maya Household production in the world Market, In "Crafts in the World Market: The Impact of Global Exchang on Middle American Artisans, J. Nash (ed.), 1993, pp. 127 – 153, Albany: State University of New York press .

فائضة سواء تمثلت هذه فى عمل ماهر أو خدمات ومستلزمات انتاجية أخرى لازمة للإنتاج . لذلك فإنه إذا زاد الطلب على بعض منتجات الصناعات الحرفية التى يقبل عليها السائحون الأجانب وكان لديها قدرة على الاستجابة لذلك فإن ناتجها سوف يزداد وبالتالى دخولها وأجور عمالها . وحيث تنتعش بعض الصناعات فإن الأنشطة المرتبطة بها تنتعش أيضاً وكذلك الأسواق عموماً .

وبالإضافة إلى ما سبق فإن هناك جوانب اجتماعية تترتب على انتعاش وتوسع الصناعات الحرفية السياحية فى نشاطها الاقتصادى وتتمثل فى دعم التنمية المحلية فى القرى أو المدن التى تتوطن فيها هذه الصناعات . كذلك فإن هناك آثار اجتماعية / اقتصادية تترتب على نمو بعض الصناعات الحرفية المتناهية فى الصغر التى تتخذ من الأكواخ او المنازل عادة مقراً لنشاطها ، وهى مساعدتها فى التحول إلى أماكن مستقلة ترتبط بالسوق بشكل مباشر . والجانب الاجتماعى واضح فى هذا التحول خاصة حينما تكون معظم العمالة المستخدمة فى هذه الصناعة من فئات كانت تعمل أصلاً خارج سوق العمل أو فئات مهمشة اجتماعياً مثل النساء فى القرى[1].

ومن جهة أخرى هناك آثار غير مباشرة لانتعاش الصناعات الحرفية السياحية على النشاط السياحى... ذلك أن تحسن أوضاع هذه الصناعات يتيح لأصحابها تنمية انتاجهم والحفاظ على صورته، من جهة اتقان صناعته وجماله وعرضه بشكل أفضل للسائحين الأجانب .وبصفة عامة فإن انتعاش الأوضاع الاقتصادية للصناعات الحرفية السياحية يزيد من عوامل الجذب المرتبطة بمنتجاتها، فيجعلها أكثر قدرة على اكتساب مزيد من الإيرادات من السائحين الأجانب .

هناك مع ذلك عوامل أخرى قد تتسبب فى الحد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية المترتبة على انتعاش الصناعات الحرفية المرتبطة بالسياحة الدولية :

١- أن التوسع فى انتاج السلع والفنون التشكيلية السياحية قد يؤدى إلى تدهور نوعية المنتجات إذا لم تتوافر العمالة الماهرة اللازمة فتم الاستعاضة عنها بعمالة أقل مهارة أو أقل خبرة .

---

(١) فى دراسة قامت بها الأستاذة سينثيا كون (Cynthia A. Cone) عن حياة اثنتين من نساء قبائل المايا فى المكسيك أظهرت كيف أن ممارستهما للنشاط الحرفى استجابة للنشاط السياحى الدولى أدى إلى ظهور شخصية هاتين المرأتين اجتماعيا وتطور أعمالهما .

انظر: Cynthia A. Cone, 1995, pp 314 مرجع سبق ذكره .

٢- إن عنصر الاحتكار قد يتدخل أحيانا عن طريق الوسطاء التجاريين أو عن طريق أصحاب الحرف أنفسهم وذلك برفع أسعار المنتجات الحرفية السياحية المتاحة فى السوق مع زيادة الطلب عليها بدلاً من زيادة الكميات المنتجة منها .. وفى هذه الظروف يستفيد البائعون المحتكرون من بيع الكميات الموجودة بأسعار أعلى للسائحين ولكن لا تستفيد هذه الصناعات كقطاع اقتصادى من جهة زيادة الناتج الحقيقى لها . ولا يستفيد البلد المضيف من جهة زيادة القيمة المضافة الكلية أو الدخل القومى الحقيقى .

٣- إن التجار الوسطاء فى أسواق المنتجات الحرفية السياحية قد يقومون فى حالة زيادة الطلب على أنواع من المنتجات الحرفية السياحية وعدم استجابة الإنتاج لها بترويج منتجات بديلة لها مصنعة فى بلدان أخرى فيؤدى هذا إلى خسارة أكبر فى الأجل الطويل حيث تفقد الأصالة فى هذه الحالة والتى لها أهميتها الكبيرة بالنسبة لجميع السائحين الأجانب الذين يشترون بدافع الاقتناء للذكرى أو للثقافة .

ويترتب على ما سبق أن معظمة الآثار للانفاق السياحى على الصناعات الحرفية يستلزم سياسات تسويقية على المستوى الكلى ومواجهة السلبيات فى الأجل القصير عن طريق [١] :

(أ) سياسات حازمة بشأن الاشراف على أسواقها لمنع سيطرة الاحتكار والوسطاء التجاريين عليها وإشاعة المنافسة فيها. فمن مزايا الصناعات الحرفية أنها صغيرة وأنها تعمل فى إطار درجة عالية من المنافسة وقد كشفت بعض الدراسات عن الآثار السلبية المترتبة على تدخل الوسطاء التجاريين فى أسواق المنتجات الحرفية وما يؤدى إليه هذا التدخل من محاولة ترويج سلع لا تتمتع بالتفرد أو الأصالة أو سلع مقلدة مصنعة فى الخارج[٢].

(ب) مراقبة الجودة للمنتجات الحرفية السياحية للتأكيد على التفرد والأصالة .

(جـ) إصدار شهادات لضمان الأصالة من بعض الجهات كالغرفة التجارية السياحية أو إنشاء غرفة خاصة بالصناعات الحرفية السياحية تمنح هذه الشهادات فى بعض الحالات التى ترتفع فيها أسعار المنتجات الحرفية مثل المشغولات والحلى الذهبية والفضية .

---

(١) مع ملاحظة أن لدينا ندرة شديدة فى الدراسات الخاصة بهذا الموضوع على المستوى الكلى Macro ، لذلك يأتى معظم هذه المقترحات بناء على ما تقدم من البحث من تحليل .

(٢) Cohen , E., 1993, pp. 2-3.

(د) بيع بعض المنتجات عن طريق منافذ رسمية فى أماكن معروفة بالقرب من المزارات السياحية أو بالقرب من الموانئ الجوية والبحرية .

(هـ) فرض رقابة مشددة على المنتجات الحرفية التى تم تقليدها فى بلدان أجنبية حتى لا يتمكن مستوردوها من بيعها داخل البلد المضيف .

نحو استراتيجية لمساعدة الصناعات الحرفية السياحية على النمو فى الأجل الطويل:

من الضرورى بمكان بعد التعرف على أهمية الصناعات الحرفية السياحية فى تنمية الإيرادات السياحية وفى التنمية الاقتصادية داخل البلد المضيف، أن نعمل على مساعدة هذه الصناعات فى تخطى مشكلاتها. ومن الممكن ذلك عن طريق :

١- إعادة الصناعات التى تلقى منتجاتها طلباً متزايداً من المواطنين أو من السائحين الأجانب مثال السجاد اليدوى فى إيران وباكستان أو المشغولات النسيجية ذات الطابع الشعبى المميز فى مصر والهند وسوريا والمغرب أو المشغولات الذهبية والحلى المزينة بالعقيق أو اللؤلؤ فى البلدان العربية الخليجية واليمن بمنحها إعفاءات ضريبية على أكبر قدر مستطاع وتيسير إقامة منافذ عرض لها فى أماكن سياحية مميزة بايجارات مخفضة ومنحها التسهيلات التمويلية اللازمة لها بشروط ميسرة. ومن الممكن لبعض الهيئات النشطة فى المحليات لدفع التنمية البشرية والاجتماعية أن تمول أصحاب الأنشطة الحرفية الصغرى بدون فوائد مقابل مشاركتهم بنسبة معينة من الأرباح بعد بيع منتجاتهم. ذلك لأن توسع مثل هذه الصناعات لا يؤثر فقط مباشرة على الناتج القومى الحقيقى والصادرات (مبيعات المنتجات للأجانب) بل أيضاً على العمالة وكل ما يرتبط بها من انعكاسات اجتماعية .

٢- مساعدة الصناعات الحرفية السياحية عموما بالإرشاد الفنى والتقنى المباشر عن طريق خبراء متخصصين وذلك للحفاظ على الطابع الأصيل للمنتجات من الإنحراف . فقد يظن بعض الصناع فى هذه الأنشطة أن استخدام خامات مستوردة أو ألوان زاهية لتلوين المنتجات أو ابتكار أشكال جديدة للمنتجات يسهم فى ترويجها بينما أنه قد يحدث العكس تماماً فى الأجل الطويل . هذا مع ملاحظة أن تدخل التقنيين الذين يمتلكون الخبرة فى فنون الصناعة قد يكون فى غير صالح الصناعات الحرفية السياحية أحياناً إذا لم يكن لدى هؤلاء الخبراء البعد السياحى اللازم . فقد يعمل هؤلاء إلى تطوير الصناعة وتحسين المنتجات بما

يفقدها الاصالة الحرفية Authentic Originality وقد أشارت احدى الدراسات إلى ذلك (Cynthia A. Cone)[1]

٣- منح دعم رسمي من الدولة أو الهيئات الرسمية المهتمة بالسياحة للمعاهد الفنية والمهتمة بتعليم وتدريب العمال المهرة المطلوبين بشكل خاص لبعض الصناعات الحرفية السياحية مثل صناعات المشغولات الذهبية والفضية والحلى التى تستخدم فيها الأحجار الكريمة والصحائف والأوانى النحاسية والفضية التى يتم حفرها وتشكيلها بأشكال تقليدية قديمة .

٤- حماية أصحاب الصناعات الحرفية السياحية من الإعسار المالى وما يترتب عليه من إغلاق للنشاط فى حالات انحسار النشاط السياحى الدولى وذلك بمنحهم مساعدات لسداد ما عليهم من ديون أو التزامات أخرى

٥- العمل على ترويج منتجات الصناعات الحرفية السياحية فى مواسم معينة تحت إشراف الهيئات السياحية الرسمية فى المعارض الدولية أو فى بورصات السياحة التى تشارك فيها دول العالم السياحية سنويا ولها مواعيد محددة طبقا للأجندة السياحية

٦- الترويج لمنتجات الصناعات الحرفية عن طريق الدعاية والإعلان من خلال الشركات والمكاتب السياحية فى الخارج وكذلك من خلال البعثات الدبلوماسية التجارية. ويلاحظ أن الترويج لمنتجات الصناعات الحرفية فى الخارج هو أيضا دعاية للنشاط السياحى وترويج له فى السوق العالمى

---

(١) مرجع سبق ذكره . ص٣١٨

خلاصات :

ظهر الاهتمام في عدد من الدراسات الحديثة بمشتروات السائحين الأجانب من التذكارات Souviners والمشغولات اليدوية التى تعبر عن ثقافة وحضارة البلد الضيف والتى يمكن أن تدخل تحت مسمى المنتجات الحرفية السياحية. هذه المنتجات تنتمى إلى فئة من الصناعات الصغيرة والمتناهية فى الصغر أحياناً التى تقوم أى منشأة فيها على رأسمال صغير أو صغير جداً وعدد قليل من العمال ربما يتدنى إلى الواحد أو الاثنين أحياناً. والايرادات السياحية المتحققة من الانفاق على المنتجات الحرفية السياحية تمثل جزءاً من إيرادات النشاط السياحى الدولى وجزءاً من الصادرات الكلية والتى يهم أى دولة نامية سياحية تنميتها. من جهة أخرى فإن ما تحصل عليه الصناعات الحرفية من بيع منتجاتها للسائحين الأجانب يدعم نشاطها ويساعد فى نموها فى الأجل الطويل مما يسهم أيضاً فى التنمية السياحية والاقتصادية للدولة .

ولقد اهتمت معظم الدراسات التى تناولت الموضوع بشقين أساسيين أولهما الأوضاع الاجتماعية والعرقية والمناخ الثقافى المحيط بالحرفيين أو المشروعات الحرفية وخصائص منتجاتها وما بها من عناصر جذب للسائحين الأجانب ، وثانيهما اهتمامات السائحين الأجانب من الجنسيات والدخول والأعمار المختلفة من الذكور والاناث بمشتريات السلع التذكارية والمشغولات اليدوية من الدول المضيفة. ولقد استطاعت معظم الدراسات والأبحاث إثارة الاهتمام بالموضوع ولكنها لم تتوصل إلى نتائج يمكن الاعتماد إليها كقواعد عامة بشأن مدى أهمية الانفاق السياحى الدولى للصناعات الحرفية فى البلدان النامية أو كيفية تنمية هذا الانفاق وما هى آثاره على هذه الصناعات .ولقد تركز الاهتمام فى هذا البحث على هذه النواحى باتباع مدخل تحليلى نظرى يبرز الناحية الاقتصادية فى الموضوع مع الاستفادة من الدراسات والنتائج التى خرجت بها الأبحاث السابقة .

لقد تناول البحث محددات الانفاق السياحى الدولى على المنتجات الحرفية السياحية من جهتين :
أولاً – من جهة العرض بتحليل عناصر الجذب فى المنتجات الحرفية السياحية وهى أساساً التفرد والأصالة والاتقان والجمال وسهولة الحمل ، وثانيا – من جهة الطلب بتحليل العوامل النفسية وراء السلوك الانفاقى للسائحين الأجانب على المنتجات الحرفية السياحية. وأدى تحليل هذه العوامل النفسية إلى تمييز ستة دوافع وهى : الاقتناء للذكرى، والإهداء، والاقتناء للثقافة أو المعرفة ، والتفاخر ، والتجارة أو الكسب ، ودافع التذوق الجمالى. وهذه الدوافع تندرج تحت أنواع الحاجات المختلفة التى تشرحها نظرية " ماسلو ".

وبناء على التحليل السابق يمكن تصور دالة الطلب على المنتجات الحرفية السياحية بشكل واضح بما يبين أثر تغير السعر وأثر العوامل الأخرى التى تؤثر فى انفاق السائحين الأجانب على هذه المنتجات.. ولهذه النتائج أهمية كبيرة فى رسم السياسات السعرية الخاصة بهذه المنتجات وكذلك السياسات التسويقية الخاصة بكل ما يؤثر فى العوامل التى تتصل بمبيعاتها أو ترويجها .

وتتحدد آثار الانفاق السياحي الدولى من خلال التقديرات الفعلية لحجم وهيكل الطلب على منتجاتها وقدرة هذه الصناعات على الاستجابة لهذا الطلب . والبيانات الاحصائية المتاحة عن هذا النوع من الانفاق أو عن الصناعات الحرفية فى الدول النامية نادرة وغير دقيقة وفى حالات عديدة غير متاحة. لذلك اهتم البحث بالاشارة إلى منهجية التقدير وضرورة الاعتماد على أسلوب الاستقصاء بطريق العينة فى سبيل التوصل إلى بيانات يمكن الاستفادة منها . ومن المكن الاسترشاد بما جاء فى تحليل محددات الانفاق السياحى على المنتجات الحرفية فى تصميم استمارات مناسبة لجمع البيانات فى هذا المجال . وبهذه المناسبة تجدر الإشارة إلى أن الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء ووزارة السياحة فى مصر قاما بتقدير انفاق السائحين الأجانب من الأفراد (تمييزاً عن الأفواج) بنحو ١٠,٧٪ من اجمالى انفاقهم فى عام ٢٠٠٠/٢٠٠١ وهى نسبة مرتفعة حقاً تستدعى الاهتمام الشديد. فإذا كان الأمر كذلك فإن من الضرورى تصميم استمارات استقصاء تفصيلية للتعرف على هيكل هذا الانفاق وكيفية استجابة الصناعات الحرفية له.

ومن الناحية النظرية فإن أثر الانفاق السياحى على المنتجات الحرفية السياحية يمكن أن يكون توسعياً على نحو يسهم فى تنمية صناعاتها كما يسهم أيضاً بشكل غير مباشر مرة أخرى فى تنمية السياحة. لذلك لا بد من تبين السياسات اللازمة لمساعدة الصناعات الحرفية المرتبطة بالسياحة الدولية على تخطى العقبات التى تواجهها كصناعات صغيرة أو صغرى مثل عقبة التمويل ومساعدتها على الحفاظ على أصالة منتجاتها واتقان صنعتها وتدريب العمل المناسب لها وحمايتها من منافسة الصناعات الأجنبية التى تتعدى على الأصالة العرقية أو الثقافية والفنون الشعبية بمنتجات نمطية مزيفة . كذلك يلزم وضع استراتيجية لمساعدة هذه الصناعات فى تسويق منتجاتها والحفاظ على جودتها وتفردها بما يكسب الأجانب الثقة فى هذه المنتجات وقد تقدم البحث بعدة مقترحات فى هذا الصدد .

جدول رقم (١)

بيان أعداد ورش صناعة السلع السياحية وأعداد العاملين بإنتاج هذه السلع فى مصر طبقا لنوعية إنتاج هذه الورش

م	النوع	عدد الورش	عدد العمال
١	السجاد اليدوى	٣٣١٥	٥٥٧٩
٢	الخشب المطعم بالصدف / الأربيسك	١٠٤١	١٢١٠٠
٣	سلع خان الخليلى / حلى	١٠٦٨	١٥٨٣
٤	المشغولات النحاسية	٩٤٠	٣٦٤٠
٥	المشغولات القطنية (جلابيب / تى شيرت)	٨٥٠	١٧٠٠
٦	المشغولات الذهبية	٧٤٦	٢٧٤٩
٧	المشغولات الزجاجية	٢١٧	١٨٥٠
٨	المطبوعات السياحية / بخلاف البردى	٣٨	٢١٠
٩	المنتوعات الجلدية	٩٣٤	٦٥,٥
١٠	الخزف	٨٦	٤٣٠
١١	رخام / التماثيل / نحت / فخار	٤٧٠٢	١١٣٩٦
١٢	ورق البردي	٦٧٢	٢٠١٦
	الإجمالــــــــى	١٤٦٠٩	٤٩٧٥٨

المصدر : غرفة السلع السياحية ، عن طريق الحصر وبيانات مسجلة بالهيئة العامة للصناعات فى مصر ما بين ١٩٨٧ وحتى ديسمبر ١٩٩٣ .

ملاحظة : عديد من الورش المذكورة غير مرخصة بالإضافة إلى اختلاف الجهة التابعة لها سـواء مشروعات ممولة من الصندوق الاجتماعى او من الأسـر المنتجة أو بتراخيص من المحليات وبعض الجمعيات سـواء الحرفية أو الخيرية مع وجود نسبة كبيرة غير مرخصة وخاصة التى تزاول أنشطتها من المنازل ومن خلال العائلة (الأب وأبنائه أو أولاد أخيه).

جدول رقم (٢)

الأهمية النسبية لمكونات الإنفاق السياحي وفقاً لجنسية السائحين الأفراد

عام ٢٠٠٠ / ٢٠٠١

الجنسية / بنود الانفاق	عرب	أوربيون	أمريكيون	آسيويون	جنسيات أخرى	الجملة
لغير نزلاء الفنادق						
- الإقامة والسكن	٦,٣٥	٢,١٢	١,٥٢	٢,٦٢	٣,٠	٤,٣١
- طعام وشراب	١٣,٨٣	٥,٣٠	٥,٤٢	٤,٥٢	٦,٢	٩,٧٣
لنزلاء الفنادق والقرى السياحية						
- الإقامة بما فيها الطعام والشراب	١٨,٤٦	٤٢,١٠	٤١,٦٥	٣٩,٣٥	٣٧,٤	٢٩,٤٩
التسوق						
- مشغولات يدوية وسلع تذكارية	١٠,٥٧	١٠,٣١	١١,٩٠	١٣,٠٦	١٠,٧	١٠,٧٢
- مشتروات أخرى	١٢,٦٤	٦,٤١	٥,٦٦	٧,٠٧	٥,٣	٩,٤٨
الإنتقالات الداخلية						
- طيران محلى	٠,١٨	٣,٠٢	٣,٣٦	٢,١٥	٢,٦	١,٥٤
- أخرى	٦,٨٣	٧,٢٤	٩,٧٤	٧,٠٢	٦,١	٦,٩
المزارات والمتاحف	٣,٠٩	٨,١٧	٧,٧٧	٧,٣٢	٧,٢	٥,٤٢
الأنشطة الثقافية والترفيهية والرياضية	١٦,٥١	١٢,٢١	١٢,٨٣	١٢,٥٤	١٨,١	١٤,٨٨
العلاج	٣,٦٧	٠,١٧	٠,١٤	١,٣٦	٠,١	١,٩٧
أخرى						
أ) جرائد / دخان .	١,٤١	١,٣٠	١,٢٨	١,٣٩	١,٣	١,٣٦
ب) مشروبات كحولية .	٣,٧٢	١,٤٩	١,٦٣	١,٠٦	١,٥	٢,٦٤
ج) بنود متنوعة .	٢,٧٦	٠,١٧	٠,١٦	١,٥٣	٠,٥	١,٥٦
الإجمالــــى	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠

المصدر : جمهورية مصر : الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء ، المسح السياحي بالعينة عام ٢٠٠٠ / ٢٠٠١ ، الجزء الأول " السياحة الدولية الوافدة " ، ٢٠٠٢ .

قائمة المراجع

أولا – المراجع العربية :

١- د. جليلة حسن حسنين " الطلب السياحي الدولي والتنمية السياحية في مصر" ، ١٩٩٤" الناشر: كلية السياحة والفنادق ، جامعة الإسكندرية .

٢- الجهاز المركز للتعبئة والإحصاء ووزارة السياحة ، بحث تقدير الانفاق السياحي، جمهورية مصر العربية، المسح السياحي بالعينة (٢٠٠٠- ٢٠٠١)، الجزء الأول " السياحة الدولية الوافدة "، ٢٠٠٢ .

٣- د. سعد عبد الرسول، الصناعات الصغيرة كمدخل لتنمية المجتمع المحلي، المكتب العلمي للكمبيوتر والنشر والتوزيع ، ١٩٩٧ .

٤- د. صلاح الدين عبد الوهاب ، التنمية السياحية ، القاهرة، ١٩٩١.

٥- د. عبد الرحمن يسرى أحمد ، الصناعات الصغيرة في البلدان النامية، تنميتها ومشاكل تمويلها، ط٢ /٢٠٠٠م ، الناشر البنك الإسلامي للتنمية ، جدة .

٦- د. عبد الرحمن يسرى أحمد ، قضايا اقتصادية معاصرة، قسم الاقتصاد ، كلية التجارة، جامعة الاسكندرية ، ٢٠٠٢ م .

٧- جمهورية مصر العربية : المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية ، المشروعات الصغيرة واستراتيجية تنميتها، الدورة٢٦ ، ١٩٩٩- ٢٠٠٠م .

٨- هشام حسن التركي ، الدور الاقتصادى للمنظمات غير الحكومية في تنمية الصناعات الحرفية في مصر ، رسالة ماجستير، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٣ م .

٩- الهيئة العامة للتصنيع ، دور الصناعات الصغيرة والحرفية في تنمية السياحة، ورقة مقدمة في ندوة تنمية السياحة الإقليمية ، فبراير ١٩٩٤ .

ثانياً – المراجع الأجنبية :

1- Christopher M. Law, Urban Tourism Attracting Visitors to Large Cities, Mansell, London, 1996 .

2- Chucky Gee, James C. Makens , Dexeter L. Choy, The Travel Industry, New York, 1997.

3- Cohen, Erick, Introduction, Investigating Tourist Arts, Annals of Tourism Research, 1993, Vol. 20.

4- Cohen, Erick, Authenticity and Commodization, Annals of Tourism Research, 1988, Vol 15.

5- Cook, Scott, Craft Commodity Production Market Diversity and Differential Rewards in Mexican Capitalism Today. In "Crafts in the World Market; The Impact of Global Exchange on Middle American Artisans, June Nash (ed.), pp. 59-83, Albany: State University of New York Press, 1993.

6- Cynthia A. Cone " Crafting Selves, The Lives of Two Mayan women" Annals of Tourism Research, 1995, Vol. 22, No. 2.

7- Graburn, Nelson H.H, The Arts of the Fourth World in" Ethnic and Tourists Arts", University of California Press, Berkeley,1976.

8- International Labour Office (ILO), The Dilemma of the Informal Sector, Report of the Director General, Geneva, 1991.

9- C. Jill Minar, Learning and Craft Production ; An Introduction, Journal of Anthropological Research, Vol. 57, 2001.

10- Lawson, R., et al, Aspects of Souvenir and Gift Purchasing by International Tourists to New Zealand, (Souvenir Purchasing Behavior, Internet: Yahoo Search).

11- Luella F. Anderson & Mary Ann Littrel, " Souvenir Purchasing Behavior of Women Tourists", Annals of Tourism Research, 1995 Vol. 22.

12- C. A. Witt and P. L, Wright, "Tourism Motivation: Life and after Maslow", in P. Johnson and B. Thomas (editors) "choice and Demand in Tourism", Mansell Publishing, London, 1992.

13- Nash, June, Maya Household production in the World Market, In" Crafts in the World Market; The Impact of Global Exchange on Middle American Artisans, J. Nas: ed.) 1993, Albany: State University of New York Press.

14- Robert Macintosh, Charles Goldener, J. R Brent Ritchie, Tourism Principles, Practices, philosophies, John Wiley & Sons Inc, New York, 1995.

3 Conclusion

According to the analysis of a simple open economy version of Solow model the financial embargo that is the interruption of foreign borrowing to the target country has no effect on the long run economic growth rate in the small open economy version of Solow model with perfect capital mobility Any change on the economic growth rate will be in the short run only Per capita capital stock, per capita output, and per capita consumption will settle down in the long run whereas per capita foreign debt will vanish

According to the analysis of a simple open economy version of Ramsey model, financial embargo that is the interruption of foreign borrowing to the target country if the financial embargo is permanent, unanticipated or fully anticipated, per capita capital stock will settle down at lower level in the long run Per capita output $f(k_t)$ will settle down at lower level in the long run too. However if the financial embargo is temporary the economy will return back to its initial level before imposing the embargo If financial embargo is permanent, saving will equal investment in the long run, the same equilibrium of closed economy; since the adjustment cost will totally vanish when shadow price of capital reach 1 On the other hand, household's preferences are unchanged since the Euler equation is derived from households' preferences without imposing their lifetime budget constraint. This result does hold whether financial embargo is permanent or temporary

References

Blanchard Oliver Jean & Fischer Stanley (1996), *Lectures on macroeconomics*, The MIT Press

Mohamed Ghada Gomaa A (2004), **Basic exogenous economic growth models**, Monshaat Al-Maaref

Michael Carlberg (1997), *International economic growth*, Physica-Verlag.

Robert J Barro & Xavier Sala I Martin (1995), *Economic Growth*, McGraw-Hill, Inc

Romer David (1996) *Advanced Macroeconomics*, The McGraw-Hill companies, Inc

Rudiger Dornbausch (1980), *Open Economy Macroeconomics*, New York Inc publishers

result will not hold if the total financial embargo is temporary. In addition, whether the total financial is permanent or temporary, anticipated or unanticipated, the economy will not have the same feature as in the closed economy since Euler equation is zero in the open economy as a result of the special feature of the simple open economy version of Ramsey model that is the rate of time preference must equal the foreign interest rate in order to find a stable saddle path and consumption is constant as a result. However, in the closed economy, Euler equation is higher than zero and consumption is not constant. In the analysis of Barro-Martin and Carlberg, imposing a constraint on foreign borrowing to debtor country will break the relationship between the rate of time preference and foreign interest rate since capital will not be perfectly mobile and we can find a stable saddle path even if the rate of time preference is deviated from the foreign interest rate. I explain this point in detail in the Appendix. In addition, Barro-Martin and Carlberg have analyzed the effect of imposing a constraint on foreign borrowing to the target country without imposing an installation cost for investment. However, in my analysis, I illustrated that in order to analyze the effect of the total interruption of the foreign borrowing in an open economy version of Ramsey model with perfect capital mobility we must impose an installation cost for investment in the analysis since without imposing the installation cost the economy will jump directly to the steady state where the shadow price of per capita capital stock will equal one and investment becomes zero as a result. In addition the Euler equation is zero according to the assumption of the stability in the model.

equal saving in the long run; the same equilibrium of closed economy; since the adjustment cost will totally vanish when shadow price of capital reach 1. On the other hand, household's preferences are unchanged since the Euler equation is derived from households' preferences without imposing their lifetime budget constraint. This result does hold whether financial embargo is permanent or temporary.

Discussion:

Barro - Martin and Carlberg have analyzed the effect of imposing a constraint on foreign borrowing to debtor that is foreign borrowing of a country must not exceed a critical level, expressed in terms of its physical capital stock as a collateral on the simple open economy version of Ramsey model. They found that the constraint on foreign borrowing does not influence the economic growth in the long run. However it does influence the short run growth. In addition they found that the effect of this kind of partial financial embargo will have a permanent effect of per capita capital stock in the target country but the economy will not reach to a steady state per capita capital stock of the closed economy in the long run. However, the open economy will have the same feature as in the closed economy but in an open economy frame. (Barro and Martin,1995, p.g. 105)[53]. However my analysis considers the effect of the total financial embargo that is the total interruption of foreign borrowing to the target debtor. I analyzed the effect of both permanent and temporary financial embargo whether they are unanticipated or fully anticipated. My result satisfies the result of the analysis of Barro-Martin and Carlberg in the effect on per capita capital stock in the long run if financial embargo shock is permanent, financial embargo will have a permanent effect on the per capita capital stock in the target country. However, the permanent financial embargo will lead to a closed economy in the long run but this

[53] See also Carlberg, 1997, p.g. 137.

As soon as the interruption of the foreign borrowing occurs, $(dq/dt = 0)$ locus shifts to the left since the shadow price of capital q_t is a function of the rate of investment. The stable path *SS* will shift down too instantaneously and temporarily to *SS'*. The shadow price q_t decreases to the point *B*, which lies above *SS'*. The rate of investment becomes negative. Per capita capital stock decumulates and that q_t begins to increase. The process follows the path *BC* in figure *(3-7)*. At time *T*, when the financial embargo is lifted, with no information being received since the time of lifting the embargo is announced before and no further jump will happen. The stable path relevant for subsequent adjustments in q_t and k_t beyond time *T* is the path ss, the original stable path. After time *T*, th - q_t and k_t follow the stable path *CE* in figure *(3-7)* to the original steady state equilibrium at *E*. At E, the shadow value q_t reverts to *1*, but with the same stock of per capita capital.

Thus, the temporary fully interruption of foreign borrowing will not affect the per capita capital in the long run.

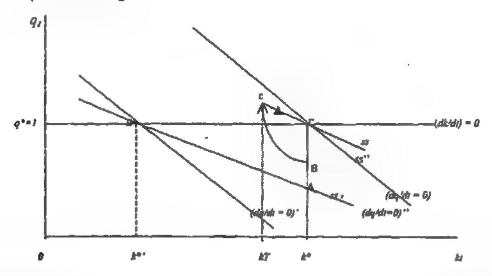


Figure *(3-7)*: The effect of a sudden temporary financial embargo shock on Dynamics of investment and capital.

3.2.5. Conclusion

If the financial embargo is permanent whether it is unanticipated or fully anticipated, per capita capital stock will settle down at lower level in the long run. Per capita output $f(k_t)$ will settle down at lower level in the long run too. However, if the financial embargo is temporary, per capita capital stock and then per capita output will not be affected in the long run. If financial embargo is permanent, investment will

6) and q_t is rising until it reaches 1 when the rate of investment reaches zero in the new steady state with lower stock of per capita capital.

Thus, a fully anticipated permanent financial embargo leads to a permanent reduction in per capita capital stock. Per capita output must be at lower level in the new steady state.

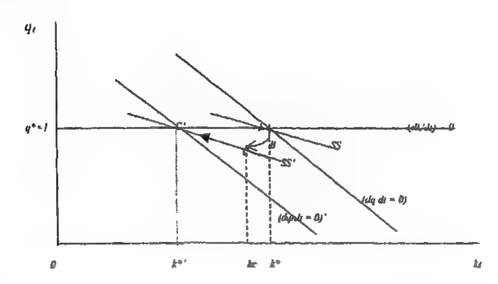


Figure *(3-6)*: The effect of a fully anticipated permanent financial embargo shock on Dynamics of investment and capital.

23.2.4.3.The effect of unanticipated total interruption of foreign borrowings

At the beginning, the economy is in the stable path. There exists perfect capital mobility. Per capita capital stock and per capita foreign debt are constant. Then, suddenly, lenders impose a financial embargo that is expected to be temporary. More exactly, the foreign borrowing will be zero for a determined period of time and then targeting lenders will lift the embargo in the end of this period.

Agents understand at time *0* that the change is only for the duration of the period *(0,T)* so that at time $T > 0$, when lenders end the embargo, this action has been fully anticipated and there is no surprise. Then the analysis will include two types of financial shock: first, a sudden financial embargo at time *0* for the duration of the period *(0,T)* Second, a fully anticipated lifting the embargo at time *T*.

On the other hand, according to figure *(3-5)*, The present discounted value of current and future trade surpluses is zero. The discounted values of the two areas *DCN* and *ANB* must be equal and opposite in sign. The new level of consumption is determined by the same condition that the present value of the hatched areas above and below it be equal. And since foreign borrowing becomes zero as a result of imposing the financial embargo, Interest payment becomes zero in the long run [56]. And since the Euler equation[57] is derived from households' preferences without imposing their lifetime budget constraint[58], thus, households' preferences are unchanged by definition. In addition, Euler equation is equal zero in this model since the rate of time preference is equal the foreign interest rate[59].

3.2.4.1. The effect of a fully anticipated permanent total interruption of foreign borrowings:

The economy is in the stable path. There exists perfect capital mobility. Per capita capital stock and per capita foreign debt are constant. Lenders announce at time 0 that they will impose a permanent financial embargo on the target debtor country staring at time *T*, $T > 0$. More exactly, the foreign borrowing to debtor will be fully stopped at time *T*. Thus, the embargo does not take place until time *T*.

Just the announcement will affect the future expected marginal product since investors become pessimists, from the equation that is the shadow price of capital q_t is equal to the present discounted value of future marginal product, the lower the future expected marginal products, the lower are q_t and the rate of investment. The shadow price q_t decreases to the point *B*, which lies above the new saddle path *ss'*, the rate of investment becomes negative. Per capita capital stock decumulates gradually since an installation cost for investment does exist. At time *T*, a financial embargo does take place with no information being received since the embargo is announced before at time *0* and no further jump, the stable path relevant for subsequent in q_t and k_t beyond time *T* is the path *ss'*, which passes through the point $k = kc$ since the embargo is permanent. The expectation is going up[60] along the new saddle path *cE'* in figure *(3-*

[56] Per capita foreign debt vanishes in the long run.

[57] $\dot{c}/c = 0$ in this model because $\rho = r_w$.

[58] Note that the financial embargo affected the life time budget constraint.

[59] In addition, qt does not depend on the characteristics of the utility function.

[60] Since the marginal product in capital increases and the adjustment cost decreases.

steady state of the economy shifts from *E* to *E'* The new steady state per capita capital stock is lower than the initial steady state per capita capital stock. The new saddle path is *SS'*. With the initial capital stock given by k^*, the path of adjustment is composed of a jump at time *0* from *E* to *A*, and a movement over time from *A* to *E'*. The rate of investment is negative on the adjustment path[53], returning to zero as the economy moves to the new lower steady state per capita capital stock. Intuitively speaking, the first jump from *E* to *A* is a result of receiving new information of a financial embargo at time *0*, the shadow price of capital q_t decreases from *E* to *A*, investment ratio becomes negative. Capital decumulates. The marginal product of capital in production will increase. In the same time, the marginal cost for disinvestment[54] decreases since the installation cost depends on the ratio of investment to capital. As a result, the shadow price of capital q_t[55] increases along the adjustment path until it reaches *1* with *zero* investment ratio at a new lower steady state of per capita capital stock.

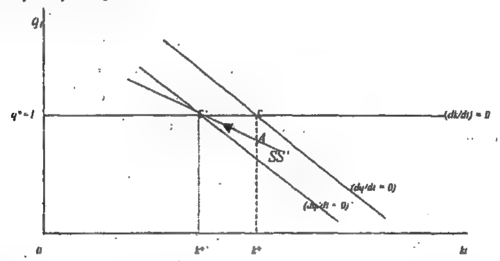


Figure *(3-5)*: The effect of a sudden permanent financial embargo shock on Dynamics of investment and capital.

Thus, a sudden permanent financial embargo leads to a permanent reduction in per capita capital stock. Per capita output must be at lower level in the new steady state.

---

and Fisher, 1996, p.g. 67."The change in investment does affect the *(dq dt=0)* locust but does not affect *(dk/dt=0)* locus.

[53] Since $i_t=0$ when $q_t=1$. Thus, $i_t<0$, when $q_t<1$. The installation cost is equal to zero at $q_t=1$.

[54] The reduction in the investment.

[55] See equation *(2 99)* and its interpretation.

$\emptyset'(q^*)>0,\ (q_t-q^*)>0.$

In the steady state, $\dot{k}_t = 0$, then when we move to the right of the horizontal axis, the movement is positive if the shadow value of the capital stock > the purchase price of the capital stock $q_t > 1$. The movement is in the opposite direction if $q_t < 1$.

Then recall,

$$\dot{q}_t(q_t,k_t) = \rho\,(q_t - q^*) - f''(k^*)\,(k_t - k^*), \qquad (8\text{-}1)$$

$f''(k^*)< 0,\ (k_t - k^*) >0$, Then $\dot{q} > 0$. And $\dot{q}=0$ in the steady state. In the left, the movement will be in opposite direction.

Thus, the saddle path is stable arm.

3.2.4. The effect of the financial embargo in the long run:

This section presents the analysis of the financial embargo.[51] It analyzes the effect of sudden and fully anticipated permanent shock and temporary shock.

3.2.4.1. the effect of an unanticipated permanent total interruption of foreign borrowings

At the beginning, the economy is in the stable path. There exists perfect capital mobility. Per capita capital stock and per capita foreign debt are constant. Then, suddenly, lenders impose a financial embargo. More exactly, the foreign borrowing will be zero $\dot{b} = 0$, $pd_t = x \neq 0$. In the transitional period, the investment will reduce from $i[1+T(i_t/k_t)] = d + S_t$ to $i[1+T(i_t/k_t)] = S_t$. As figure (3-5) shows, the interruption of the foreign borrowing shifts $(dq/dt = 0)$ locus to the left since the shadow price of capital q_t is a function of the rate of investment[52]. The

[51] The analysis now enables us to analyze the effect of the total interruption of the foreign borrowing to the debtor since with an adjustment cost of per capita capital stock, $i > 0$, and thus the model is dynamic.

[52] (dk/dt=0) locus is unaffected since the total interruption of foreign borrowing will affect directly the flow budget constraint. The first affect on investment is instantaneously but the second movement of capital is gradually as a result of imposing the adjustment cost of capital in the analysis. See Blanchard

And,

$$\dot{q}_t(q_t,k_t) = \rho\,(q_t - q^*) - f'(k^*)\,(k_t - k^*). \qquad (80)$$

Figure *(3-4)* shows the phase diagram that summarizes this information:

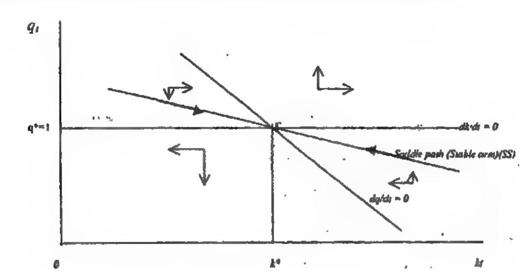


Figure *(3-4):* Dynamics of investment and capital and the saddle path.

To draw $\dot{q}_t$, we impose a condition that $\dot{q}_t = 0$, then,

$$\rho(q_t - q^*) = f'(k^*)(k_t - k^*), \qquad (81)$$

Then we figure out the slope of this by taking total differentiation of equation *(81)*, this leads to,

$$\rho\, dq_t^* = f''(k^*)dk_t, \qquad (82)$$

[42]

Re-write (82) to,

$$dq_t/dk_t = f''(k_t)/\rho, \qquad (82')$$

$f''(k_t)<0$, $\rho>0$, thus, $f''(k_t)/\rho<0$ at least at the neighbourhood of steady state.

To know how the economy moves through time, recall first,

$$\dot{k}_t(q_t,k_t) = k^*\,\varnothing'(q^*)\,(q_t - q^*), \qquad (83)$$

[42] d is differentiation.

$$dq_t/dt = \dot{q}_t = \rho\, q_t - f'(k_t) - \varnothing(q_t)^2\, T'[\varnothing(q_t)], \tag{74}$$

In the steady state,

$\dot{k}_t = o,\ \dot{q}_t = 0.$ Thus,

$$\dot{k}_t = i_t = k_t\,.\ \varnothing(q_t) = 0 \ \text{if} \ \ q_t = 1, \tag{75}$$

Thus,

$$\dot{q}_t = \rho - f'(k_t). \tag{76}$$

Re-write equation *(76)* to,

$$\rho = f'(k_t) + \dot{q}_t \tag{76'}$$

Equation *(76')* is the capital market equilibrium condition.

Where:

ρ: is the return on asset.

$f'(k_t)$: is the dividends on the ownership of capital.

$\dot{q}_t$: is the capital gain.

When, $\dot{q}_t = 0$, then,

$$\rho = f'(k_t). \tag{78}$$

Equation *(78)*, is just the static condition. For optimal capital stock, marginal product of capital equals interest rate.

It is obvious that the system of equations we have is not linear. So we have to linearize to get the approximation of linearity.

For the linearization, we take first order Taylor series approximation.

$\dot{k}_t(q_t,k_t)$ and $\dot{q}_t(q_t,k_t)$. This leads to,

$$\dot{k}_t(q_t,k_t) = k^*\, \varnothing'(q^*)\,(q_t - q^*). \tag{79}$$

3.2.3.1. Steady state and dynamics:

3.2.3.1.1. Steady state and dynamics of consumption, net output, trade and current accounts

Figure *(3-2)* shows a path of net output $f(k_t) - i_t[.]$ that increases over time as the capital stock increases to its steady state level.

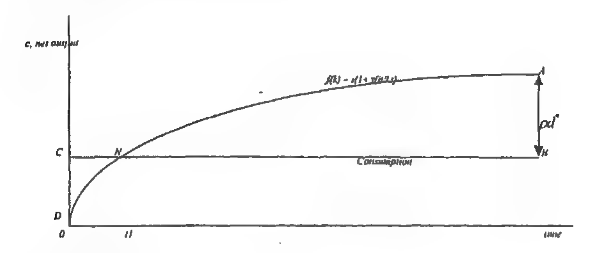


Figure *(3-2)*: Steady state per capita debt d^* is positive and such that ρd^* is equal to AB. The present discounted value of current and future trade surpluses is zero. The discounted values of the two areas DCN and ANB must be equal and opposite in sign.

If net output < consumption, country will borrow to finance the gap. Debt accumulates during this phase.

If net output > consumption, the trade balance shows surplus. The debtor offsets the trade surplus by interest payment.

The steady state level of per capita debt d^* is positive,

$$\rho d^* = AB = x. \quad (72)$$

Where x is the trade surplus.

3.2.3.1.2. Steady state and dynamics of investment and capital

Recall the following two dynamic equations:

$$dk/d_t = k_t = i_t = k_t \, . \, \emptyset(q_t), \qquad \emptyset'(q_t)>0, \;\; \emptyset(1) = 0, \quad (73)$$

Where:

τ-t: is the dummy variable of integration.

$f'(k_t)$: is the marginal product of capital.

$(\varnothing(q_t))^2 T'(\varnothing'(q_t))$: is the marginal reduction in the installation cost from higher capital.

According to equation *(70)*, the shadow price of capital q_t equals the present discounted value of future marginal products[47].

Thus q_t and thus i/k_t, does not depend on the level of debt or does not depend on the characteristics of the utility function.[48]

Current account deficit:

Since, $\dot{d}_t - \rho d_t = c_t + i_t[.] - f(k_t)$. Thus,

$$\dot{d}_t = i_t[.] - S_t \quad (71)$$

The current account deficit equals investment minus saving. Neither investment nor saving is affected by the stock of debt, the current account is also independent of stock of debt.

[47] "Marginal product is the sum of the marginal product of capital in production and the reduction in the marginal cost of installing a given flow of investment due to the increase in the capital stock. The higher the current or future expected marginal products or the lower the discount rate, the higher are q_t and the rate of investment." See Blanchard and Fischer, 1996, p.g. 62-63.

[48] See Blanchard and Fischer, 1996, p.g. 63

in consumption of $\rho.\ d(v) = \rho.\ d(d)$. Thus, the change in saving equals zero.

Investment:

On the other hand, the optimal solution for investment leads to:

$$q_t = 1 + T(i/k_t) + (i/k_t)\,T'(i/k_t). \qquad (57)$$

Where q_t is shadow value of the capital stock.

Equation *(57)* implies implicit function theorem since $T(0) = 0$. If the rate of investment $= 0$, the installation cost $= 0$ and $q_t = 1$.

Then we can re-write equation *(57)* as:

$$q_t = \psi(i/k_t), \qquad \psi' > 0, \qquad \psi(0) = 1, \qquad (57')$$

The q_t is monotonically increasing function in i/k_t.

Thus we can re-write *(57')* as:

$$i/k_t = \psi^{-1}(q_t) = \varnothing(q_t), \qquad \varnothing' > 0, \qquad \varnothing(1) = 0, \qquad (57'')$$

Where $\psi^{-1}(q_t)$ is inverse function *of* $\psi(q_t)$.

From *(57)* we can determine q_t, since,

$$\dot{\mu}_t q_t e^{-\rho t} + \mu_t \dot{q}_t e^{-\rho t} - \rho\mu_t q_t e^{-\rho t} = -\mu_t e^{-\rho t}[f'(k_t) + (i/k_t)^2\,T'(i/k_t)]. \qquad (58)$$

From, $\dot{\mu}_t = 0$, $\dot{\mu}_t q_t e^{-\rho t} = 0$. Thus *(58)* becomes,

$$\dot{q}_t = \rho q_t - [f'(k_t) + (i/k_t)^2\,T'(i/k_t)]. \qquad (59)$$

Substitute *(57'')* into *(59)* then,

$$\dot{q}_t = \rho q_t - [f'(k_t) + (\varnothing(q_t))^2\,T'(\varnothing(q_t))]. \qquad (60)$$

Equation *(60)* is a first order differential equation, the solution of this equation is:

$$q_t = \int_t^{\infty} e^{-\rho(\tau-t)}\,[f'(k_\tau) + (\varnothing(q_\tau))^2\,T'(\varnothing'(q_\tau))].\,d\tau. \qquad (70)$$

Where d_0 is the initial debt.

$\int_0^{\infty} e^{-\rho t} \{f(k_t) - i_t[.]\} d_t$ is the present value of net output.

If we put,

$$v_0 = \int_0^{\infty} e^{-\rho t} \{f(k_t) - i_t[.]\} dt - d_0, \tag{52}$$

Equation *(52)* becomes,

$$\int_0^{\infty} e^{-\rho t} c_t \cdot dt = v_0. \tag{53}$$

Since consumption is constant, we can linearly using this budget constraint *to* figure out:

$$c = \rho v_0 . \tag{54}$$

According to *(54)*, consumers depend on the annuity value of wealth.

The marginal propensity to consume out of wealth is constant and equals the foreign interest rate.

Saving:

Accordingly, the optimal saving becomes,

$$S_t = f(k_t) - \rho \int_0^{\infty} e^{-\rho(\tau-t)} \{f(k_\tau) - i_\tau[.]\} d\tau. \qquad (56)^{[43]}$$

According to equation *(56)*,

(i) Saving is high when current output is high relative to future expected output.

(ii) Saving is independent of the level of debt since the increase in debt leads to a reduction in income of $\rho.\ d(d)$[44] and a reduction

[43] See Appendix (A). *τ is the dummy variable of integration.*
[44] First *d* is differentiation.

3.2.3. The effect of imposing an adjustment cost for investment on the steady state and the dynamic of the model:

Let $T(.)$ be the installation cost function that has the following properties:

(i) $T(0) = 0,$

(ii) $T'(0) > 0,$

(iii) $2T'(0) + i/kT''(0) > 0.$ [37]

Necessary and sufficient conditions for a maximum will be as the following:

$$\mu_t = u'(c_t), \quad (\text{from } \partial H/\partial c_t = 0). \tag{46}$$

The shadow cost of foreign debt μ_t is equal marginal utility of consumption

$$q_t = 1 + T(i/k_t) + (i/k_t)\, T'(i/k_t), \quad (\text{from } \partial H/\partial i_t = 0). \tag{47}$$

The shadow value of the capital stock is a function of the rate of investment.

$$\partial(-\mu_t e^{-\rho t})/\partial t = -\partial H_t/\partial d_t = +\mu_t \rho_t e^{-\rho t} \tag{48}$$

$$\partial[\mu_t q_t e^{-\rho t}]/\partial t = -\partial H_t/\partial k_t = -\mu_t e^{-\rho t}[f'(k_t) + (i/k_t)^2\, T'(i/k_t)]. \tag{49}$$

Consumption:

The optimal solution for consumption is:

$\dot{c}_t = 0$, Thus,

$$c_t = c = constant. \tag{50}$$

This happens because $\rho = r_w$.

By integrating the dynamic budget constraint, we can obtain the following intertemporal budget constraint.

$$\int_0^\infty e^{-\rho t} c_t \cdot dt = \int_0^\infty e^{-\rho t} \{f(k_t) - i_t[.]\}\, dt - d_0 \tag{51}$$

[37] see Blanshard and Fischer, 1996, p.g. 59.

Net exports equals dept payment. This is hold in the momentary equilibrium and in the steady state since the optimal solution of the model leads to zero foreign borrowing since both optimal saving and optimal investment are equal zero[38].

3.2. Steady state and dynamics:

3.2.1. Steady state and dynamics of consumption, net output, trade and current accounts

Figure *(3-1)* shows a path of output $f(k_t)$ that is constant over time[39] and the path of consumption that is constant over time as well.

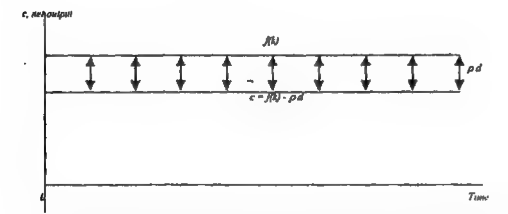


Figure *(3-1)*: Both the paths of consumption and output are constant through time and the difference between both of them is constant too whether in the steady state and in the momentary equilibrium. The value of the current and future trade surplus equal *ρd* whether in the steady state or in the momentary equilibrium since always output is higher than consumption.

3.2.2. Steady state and dynamics of investment and capital

According to this model, i is equal to zero and k is constant since the shadow value of the capital stock q equals 1. Thus with the absence of the adjustment cost of per capita capital stock, the economy will jump directly to the steady state[40].

Section 3.2.3 illustrates the effect of imposing an adjustment cost for investment on the steady state and the dynamic of the model.

---

[38] See Blanchard and Fischer (1996) and Carlberg (1997) in this point. We find this result because we did not impose the adjustment cost of per capita capital stock in our analysis.
[39] Since k is constant over time and output is $f(k_t)$.
[40] Note that (dc/dt=0), (dk/dt=0), and (dq/dt=0).

Equation *(40)* yields the following condition:

$$\rho = f'(k_t), \qquad (41)$$

This is just the static capital equilibrium condition. For optimal capital stock, marginal product of capital equals interest rate. This condition holds in the momentary equilibrium and in the steady state[29].

Thus, we can solve the equation (41) to find:

$$c = f(k) - \rho\, d_0 \qquad (42)^{30}$$

Consumption equals income. The marginal propensity to consume out of income equals *1*.

Saving:

$$S = f(k) - c - \rho\, d = 0,^{31} \qquad (43)$$

This is because income equals consumption.

Current Account:

$$b_t = I_t - S_t = 0, \qquad (44)^{32}$$

Thus,

$$x = \rho d, \qquad (45)^{33}$$

This is because there is no adjustment cost in the model and then $\dot{k} = i$.
[29]
Thus, there is no capital gain in this economy since $q_t = 1$ and then $\dot{q}_t = 0$.
[30]
It is obvious from *(2.67)* that d is constant too, thus, $\dot{d} = 0$.
This result because $\rho = r_*$ and there is no adjustment cost in the model. Carlberg (1997) found the same result.
The complete solution of this part is in Appendix B.

[31] Since $S = f(k) - c - \rho\, d$, $c = f(k) - \rho\, d$. Thus, $S = 0$.

[32] This is because both i and S equal zero.

[33] Since, $b = -x + \rho\, d$, and since $b=0$, thus, $x = \rho\, d$.

$$\partial(-\mu_t e^{-\rho t})/\partial t = -\partial H_t/\partial I_t = +\mu_t \rho_t e^{-\rho t}. \tag{36}$$

And,

$$\partial[\mu_t q_t e^{-\rho t}]/\partial t = -\partial H_t/\partial k_t = -\mu_t e^{-\rho t} f'(k_t); \tag{37}$$

Consumption:

The optimal solution for consumption will be:

$$\dot{c} = 0, \tag{38}$$

Thus, consumption is constant on the optimal path.

$$c = c^*. \tag{39}$$

To obtain the level of consumption, we integrate the flow budget constraint , which yields,

$$\int_0^\infty e^{-\rho t} c_t \, dt = \int_0^\infty e^{-\rho t} \{f(k_t) - i_t\} \, dt - d_0 \tag{40}$$

The present discounted value of consumption $\int_0^\infty e^{-\rho t} c_t \, dt$ is equal the present discounted value of net output $\int_0^\infty e^{-\rho t} \{f(k_t) - i_t\} \, dt$ minus the initial level of debt d_0

Investment:

From *(35)*, The shadow vaiue of the capital stock equals *1*.

And since we have just one good in the model, we can normalize the purchase price of the good by *1*. Accordingly, the purchase price equals the shadow value of the capital stock, thus, i equals *zero* and thus $\dot{k}$ equals *zero*. If this is hold, k is constant.[28]

---

[27] Since we have one good in the model, we can normalize the purchase price of the capital stock by *1*. Thus, the purchase price of the capital stock equals the shadow value. As long as this is hold, the investment equals zero.

Note that if we impose an adjustment cost for investment in the analysis, the investment rate becomes higher than zero.

impose a constraint on foreign borrowing.

But in my analysis I assumed that foreign borrowing is totally stopped.

3. A simple open economy version of the Ramsey model

3.1. The framework :[23]

Same assumptions as in the open economy version of the Solow model except that households maximize their utility within an infinite horizon.

$$Max\ U_0 = \int_0^{\infty} e^{-\rho t} \ln (c_t).dt \qquad (29)$$

Subject to:

$$\dot{d}_t = c_t + i_t + \rho d_t - f(k_t). \qquad (30)^{24}$$

$$\dot{k}_t = i_t. \qquad (31)$$

$$\rho = r_w. \qquad (32)^{25}$$

$$\lim_{t \to \infty} e^{-\rho t} d_t = 0. \qquad (33)^{26}$$

Necessary and sufficient conditions for a maximum are:

$$u'(c_t) = \mu_t \qquad (from\ \partial H/\partial c_t = 0). \qquad (34)$$

The shadow cost of foreign debt μ_t equals the marginal utility of consumption $u'(c_t)$

$$q_t = 1, \qquad (from\ \partial H/\partial i_t = 0). \qquad (35)$$

The shadow value of the capital stock equals 1[27].

---

[23] The reader can find a full solution of this model in: Mohamed G (2004).

[24] let $n = 0$ to simplify discussions.

[25] This condition for the stability of the steady state, see Carlberg, 1997, p.g. 67 and Blanchard & Fischer, 1996, p.g.30.

[26] "The country should borrow until the marginal utility of consumption is equal to zero, and then borrow further to meet interest payments on its debt. It is unlikely that the lenders would be willing to continue lending if the country's only means of paying off its debt were to borrow more. Accordingly, we impose the No Ponzi Gam- -NPG- condition", Olivier Jean Blanshard & Stanley Fischer, 1990, p.g. 60.

2.4 Conclusion:

The interruption of foreign borrowing has no effect on the long run economic growth rate in the small open economy version of Solow model with perfect capital mobility. Any change in the economic growth rate will be in the short run only.

If any new foreign borrowing is prevented, then: per capita capital stock, per capita output, and per capita consumption will settle down in the long run whereas per capita foreign debt will vanish. The new steady state is the steady state of the closed economy.

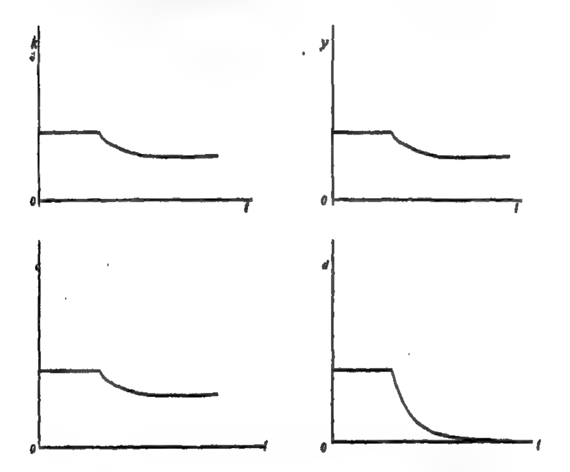
Discussion:

Michael Carlberg has analyzed the effect of the international credit rationing on open economy version of Solow model with perfect capital mobility. And found that, "In the long run, capital, output, foreign debt and consumption have settled down at lower levels, in per capita terms, respectively, whereas there is no change in the economic growth rate in the long run. Any change on the economic growth rate will be in the short run only.

My analysis differs from Carlberg's analysis since I analyzed the effect of the total financial embargo; i.e., stopping the foreign borrowing to the target country. The effect on the long run economic growth is the same whereas the effect on the per capita variables in the long run is different in the behavior of the per capita debt. In any analysis, per capita foreign debt will vanish as a result of preventing any new borrowing whereas in Carlberg's analysis, per capita debt will settle down at lower level, since the assumed that lenders

In the end, the economy approaches a new steady state[20]. Per capita capital stock stops to adjust $\dot{k} = 0$. Per capita capital stock, per capita output, and per capita consumption have settled down at lower levels. Per capita debt is vanished. The same effect on per capita net exports[21].

Figures *2.3.* Illustrates this mechanism.



Figures *2.3*: The effect of the financial embargo on the per capita variables in the long run.

[20] In the new steady state, $s_s f(k) = nk$, the same steady state in the closed economy since $r_w d$ will become zero. Per capita net exports will become zero too. Per capita foreign debt is vanished since there is no accumulation of per capita foreign debt.
See Hufbauer & others, 1990, p.g. 70. And Kaempfer and Lowenberg, 1992, p.g. 80.

[21] Since, per capita debt will vanish in the long run and *rd* will vanish as a result.

$$i^* = nk^* = n(\alpha/r)1/^{(1-\alpha)}. \quad (28)$$

2.3. Process of adjustment:

This section presents an analysis of the effect of a sudden shock of an interruption of foreign borrowing on the long run economic growth of this small open economy with perfect capital mobility.

At the beginning, the economy is in the steady state. There exists perfect capital mobility. Per capita capital stock and per capita foreign debt are constant.

Then, suddenly, lenders impose a financial embargo. More exactly, the foreign borrowing will be zero $b = -x + rd = 0$[15].

In the transitional period, $i = \dot{d} + nd + s(y - rd)$[16]. After imposing the financial embargo, $b = 0$ then $\dot{d} + nd = 0$[17], then $i = s(y-rd)$.

Thus after imposing the financial embargo i decreases from $i = b + s(y-rd)$ to $i = s(y-rd)$. Per capita capital stock next period will decrease. Per capita output next period will decrease[18]. Per capita income will decrease as well. This will lead to a reduction in the per capita consumption and saving. The decrease in the per capita capital stock leads to an increase in the marginal product of capital. This may attract more foreign capital[19]. However, with the persistence of the financial embargo, it will be no new inflow of foreign capital.

---

[15] $x = rd \neq 0$.

[16] Rewrite the dynamic equation.

[17] Where $d = b - nd$, then $b = \dot{d} + nd$.

[18] $y = k^{\alpha}$.

[19] Since with competitive markets $r = f'(K)$. Now there is no perfect capital mobility any more and the domestic interest rate will differ from the fareign interest rate.

will be always positive. per capita debt always increases and due to $n < r_w s$ per capita debt accumulates forever. The country will keep paying the interest on the ongoing debt forever The $y - r_w d$ may become negative in the long run. This of course is unreasonable and does not satisfy the facts of the real world; lenders will not lend forever without limit or collateral. On the other hand, the capacity of the debtor may not handle this huge extension in the inflow of foreign capital.

We must impose the condition of $n > rs$ for the steady state to be stable.

The following equations will be hold in the steady state.

$$k = k^* = (\alpha/r)^{1/(1-\alpha)}. \quad (18)$$

$$y = y^* = (\alpha/r)^{\alpha/(1-\alpha)}. \quad (19)$$

$$d^* = (nk - sy)/(n-rs), \quad (20)$$

$$(y - rd)^* = (1-\alpha)ny/(n-rs), \quad (21)$$

$$d^* = k^* (\alpha n - rs) / \alpha(n - rs)\text{[13]}, \quad (22)$$

$$d^* = [(s-\alpha n/r)(\alpha/r)^{\alpha/(1-\alpha)}]/(n-rs),\text{[14]} \quad (23)$$

$$d^*/k^* = (\alpha n - rs) / \alpha(n - rs)$$

$$\text{put } \wp = (\alpha n - rs) / \alpha(n - rs) \text{ Thus, } d^*/k^* = \wp \quad (24)$$

$$b^* = nd^* = n[(s-\alpha n/r)(\alpha/r)^{\alpha/(1-\alpha)}]/(n-rs), \quad (25)$$

$$x^* = (r-n)\, d^* = (r-n)d[(s-\alpha n/r)(\alpha/r)^{\alpha/(1-\alpha)}]/(n-rs), \quad (26)$$

$$c^* = (1-s)(1-\alpha)n(\alpha/r)^{\alpha/(1-\alpha)}/(n-rs). \quad (27)$$

[13] Since $d^* = (nk - sk^{\alpha})/(n-rs)$, then $d^* = k[(n-sk^{-(1-\alpha)})/(n-rs)]$. Then $d^* = k[(n - s(\alpha/r)^{-(1-\alpha)(1-\alpha)}]/(n-rs)$. Then $d^* = k[n-s(r/\alpha)]/(n-rs)$. Thus, $d^* = [(\alpha n - rs]/\alpha(n-rs)$.

[14] From equation (3) and equations (1&2).

The two lines, *nd* and *[nk – s(y-r$_w$d)]* have positive slopes. Thus the two lines intersect only if the slope of *nd* line .. : igher than the slope of *[nk – s(y-r$_w$d)]* line, if $n > r_w s$. Otherwise, it will be no intersection between *nd* line and *[nk – s(y-r$_w$d)]* line if $rs > n$. In last case per capita debt will grow endlessly.

Figure *2-1* illustrates the steady state equilibrium of per capita debt[11] when $n > rs$ and figure *2-2* illustrates the case of $n < rs$.

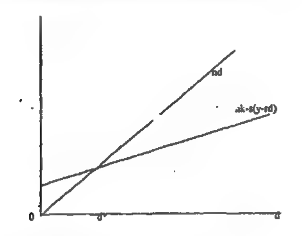


Figure 2.1.
The economy will reach to a steady state.
Steady state per capita debt determines by
The intersection between the *nd* line and the
nk –s(y-r$_w$d) Line.This happens only when $n > r_w s$.

Figure 2.2.
Per capita debt will grow endlessly
when $n < r_w s$.

In the first case; when $n > rs$; before d^*, the growth of per capita debt is positive since $\dot{d} = i - s(y-rd) - nd$, the d increases and due to $n > rs$,[12] the increase in d will lead to a decrease in the growth of per capita debt until the motion of per capita debts comes to a halt , and d reaches d^*.

After d^*, the growth of per capita debt is negative, the d decreases until the motion of per capita debt comes to a halt, and d reaches again d^*.

Whereas in the second case; when $n < r_w s$; the growth of per capita debt

---

[11] See Michael Carlberg, 1997, p.g. 34.

[12] $\dot{d} = i - s(y-rd) - nd = i - sy + rsd - nd = \ldots y - (n - rs)\, d$.

The other equations of the model still hold in the steady state.

"Now we can check the stability of the steady state.

In the dynamic equation *(14)*, we have

$\dot{d} = f(d)$[7], then we can find:

$$d\dot{d}/dd = r_w s - n. \qquad (16)$$

This gives rise to two cases:

If $n > r_w s$, then $d\dot{d}/dd < 0$, the steady state will be stable.

If $n < r_w s$, then $d\dot{d}/dd > 0$, the steady state will be unstable.)[8]

On the other hand, if $n > r_w s$, the $(y - r_w d)$ will be always positive whether in the short run or in the long run. Whereas if $n < r_w s$, the $(y - r_w d)$ will be negative in the long run and this is not reasonable.

To prove this, substitute the steady state per capita debt into $(y - r_w d)$. Thus,

$$(y - r_w d) = (1-\alpha)ny/(n-r_w s)^{9}. \qquad (17)$$

The numerator of equation *(17)* is positive. The denominator of this equation is positive only if $(n > r_w s)$.

Intuitively speaking, If $\dot{d} = 0$, then $nd = nk - s(y-r_w d)$.

The *nd* line is a proportional to per capita debt. The *n* is constant rate, If d increases by constant rate, then *nd* is upward line.

On the other hand, $nk - s(y-r_w d) = nk - sy + r_w s\, d$. The k is constant[10], the y is constant, and both n and s are constant rates.

Then $(nk - sy)$ is the intercept parameter of $[nk - s(y-r_w d)]$ ray. The r_w is constant rate as well, so $r_w s$ is constant slope of $[nk - s(y-rd)]$ ray.

---

[7] $\dot{d}$ is a function of d.

[8] This satisfies the empirical studies, see Michael Carlberg, 1997, p.g.18.

[9] Since $d^* = (nk - sy)/(n-rs)$ and $y = (\alpha/r)^{\alpha/(1-\alpha)}$, $k = (\alpha/r)^{1/(1-\alpha)}$, Thus, y – rd in the steady state $=(nk^{\alpha} - rnk)/(n-rs)$. Thus, $nk^{\alpha}(1 - r\,k^{(1-\alpha)})/(n - rs)$. Thus, $nk^{\alpha}(1 - r((\alpha/r)^{(1-\alpha)/(1-\alpha)})/(n - rs) = ny\,(1-\alpha)/(n-rs)$. Thus, (y – rd) in the steady state equals $(1-\alpha)ny/(n-rs)$.

[10] Because it pinned down by r_w.

In per capita terms, the model becomes:

$$k = (\alpha/r)^{(1/1-\alpha)}. \qquad (7)$$

$$y = (\alpha/r)^{(\alpha/1-\alpha)}. \qquad (8)$$

$$y = c + i + x, \qquad (9)$$

$$S = s.(y - r_w d), \qquad (10)$$

$$b = -x + r_w d, \qquad (11)$$

$$\dot{d} = b - nd^{5}, \qquad (12)$$

$$i = nk^{6}, \qquad (13)$$

From equations *(11)*, *(12)* and *(13)*, we can find,

$$\dot{d} = i - s(y - r_w d) - nd \qquad (14)$$

per capita current account deficit equals the difference between per capital domestic saving and per capita domestic investment.

2. 2. Steady state equilibrium:

Is this economy will reach a steady state per capita debt or it will grow endlessly?

To answer this question, let us assume that the economy reaches a steady State. The motion of per capita debt comes to a halt, $\dot{d} = 0$.

$$nd = nk - s(y - r_w d). \qquad (15)$$

---

[4] where $f'(K)_{open} = r = r_w$ and r_w is constant. As a result k and y are constants since $r = \alpha y/k$, $y = k^{\alpha}$. Thus, $k = ((\alpha/r)^{(1/1-\alpha)}$ and $y = (\alpha/r)^{(\alpha/1-\alpha)}$. k equals k^* (per capita capital stock in the steady state equilibrium) and y equals y* (per capita output in the steady state equilibrium). See Barro & Martin, 1995, p.g.117 and Michael Carlberg, 1997, p.g. 17.

[5] Where $\dot{d} = d(D/N)/dt = [N.\dot{D} - D.\dot{N}]/N^2 = [N.B - D.\dot{N}]/N^2 = b - nd$.

[6] This is because $K = Nk$, then $\dot{K} = N\dot{k} + k.\dot{N}$, $\dot{k} = 0$ since k is pinned down by r_w. Thus,

$\dot{K} = k.\dot{N} = nK$. Thus $\dot{K} = nK$ weather in the steady state or not. Since Investment

adds to the capital stock, $\dot{K} = I$. Thus $I = nK$, $i = nk$.

$$Y = K^{\alpha} N^{1-\alpha}$$ [1] (1)

The number of workers equals the population.

Domestic residents save a certain fraction of their income;

$$S = s.\,(Y - r_w.D)$$ (2)

Where r_w is the interest rate paid on foreign debt[2]. The r_w is exogenous as a result of the assumption of the smallness.

$$Y = C + I + X,$$ (3)

where X is net exports.

With perfect capital mobility $r = r_w$ where r is the domestic interest rate.[3]
The D is the country's debts and $r_w.D$ is the interest outflow.

The B is the current account deficit.

$$B = -X + r_w.D = -X + r.D.$$ (4)

Where X is the net exports.

Foreign borrowing adds to the foreign debt.

$$\dot{D} = B.$$ (5)

Investment adds to the stock of capital.

$$\dot{K} = I,$$ (6)

I assume zero depreciation rates to simplify the model.

[1] Neglect the technological progress and depreciation rate to simplify discussions.
[2] Assuming that r_w is less than r, where r is the domestic interest rate.

[3] This is because, if we are in the steady state of the closed economy. And if $r > r_w$. Then if we allow for openness with perfect capital mobility. It will be very large capital inflow, the capital stock will jump up immediately until the marginal product of capital be driven down to be equal r_w. Then in the open economy with perfect capital mobility, $r = r_w$, since $f'(k)_{open} = r$ if markets are competitive.

Introduction

This paper examines theoretically the effect of a financial embargo on the long run economic growth rate of a small open economy using simple open economy version of the Solow and the Ramsey model. In the open economy version of Solow model, a sudden interruption of the foreign borrowing to the target does not influence the long run growth rate of the target country. However it does influence the levels of per capita variables in the long run. The open economy version of Ramsey model implies that financial embargo that is the interruption of foreign borrowing to the target country whether the financial embargo is permanent or temporary, unanticipated or fully anticipated, per capita capital stock will settle down at lower level in the long run. Per capita output $f(k_t)$ will settle down at lower level in the long run too. The longer the period of imposing the financial embargo is, the lower level of per capita capital stock and per capita output in the long run will be.

The reminder of this paper is organized as follow. Section 2 presents the analysis of the open economy version of the Solow model as a departure analysis of the open economy version of the Ramsey model. Section 3 presents the analysis of the open economy version of the Ramsey model. Section 4 presents the conclusion of the paper.

2. A simple open economy version of the Solow model

2.1. Framework:

Firms produce a single commodity Y by means of capital K and labour N. For simplicity assume that the technology is Cobb-Douglass with constant return to scale.

Does A Financial Embargo Affect The Economic Growth Of A Small Open Target Economy?

Theoretical Analysis of Solow and Ramsey Models

2003/2004

Ghada Gomaa Abd-El-Atty Mohamed*

The objective of this paper is to examine the effect of an international financial embargo on the time path of the economic growth of a small open economy. I examine theoretically simple open economy versions of both the Solow model and the Ramsey model.

Keywords: Financial embargo; Economic growth; Capital accumulation; International economic growth.

* Ghada Gomaa A. Mohamed is a lecturer at Carleton University, Ottawa – Ontario, Canada.

Conclusion

By using a linear intervention analysis to examine the effect of the economic sanctions of 1986-1991 as exogenous dummy variable on the time path of the economic growth rate of South Africa, The analysis concludes that the sanctions of 1986-1991 have no effect on the long run economic growth rate of South Africa since any effect of the sanction on the economic growth rate vanishes after the end of the sanctions directly.

References

Enders Walters (1995), *Applied econometric time series*, Wiley series in probability and mathematical statistics.

International Financial Statistics Yearbook (2001), *International Monetary Fund*, LIV.

John Y. Campbell and N. Gregory Mankiw (May 1987), "Permanent and transitory components in macroeconomic fluctuations", *AEA-papers and proceedings*, 77(2).

Lloyd T.A.(September 1993), "Outliers in agriculture: An intervention analysis of agricultural land values," *Journal of Agricultural Economics*, 44 (3), 443-55

Lundahl Mats (1992), *Apartheid in theory and practice: an economic analysis*, Westview press.

Vogelsang Timothy J. (1999), "Two simple procedures for testing for a unit root when there are additive outliers," *Journal of time series analysis*, Blackwell publishers Ltd, 20 (2), 237-252

No. of iter.	

* Residuals approximate white noise at lags from 1 to 12 in Q-statistic for all models.

It is obvious from table 1 that the effect of the sanctions on the time path of the economic growth rate of South Africa became relatively more significant after I controlled for the spike of 1985, however, it is still insignificant. The best-fit intervention model after controlling for the outlier of 1985 exhibits convergence since the summation of the coefficients of εs converges to zero. The table concludes that the embargo of 1986-1991 has no significant effect on the economic growth rate of South Africa Long run economic growth rate of South Africa is not affected at all by the sanctions since any effect on the economic growth rate vanishes with the end of the sanctions. Figure 3 illustrates the forecast of the best-fit intervention model for *GRW*

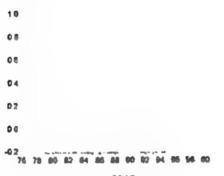


Figure 3: The forecast of the best-fit intervention analysis for *GRW* with the spike of 1985.

Figure 3 concludes that the sanctions affected the intercept of the best-fit intervention equation. The intercept parameter is returned back to its initial level after the end of the sanctions.

---

[4] Akaike info criterion

[5] Schwarz criterion

3- Satisfies the following diagnostic checks (Enders, 1995, 274-275s):

i. "All coefficients should be statistically significant at conventional levels and the autoregressive coefficients should imply that the $\{y_t\}$ sequence is convergent."

ب. "The residuals should approximate white noise."

Table 1 Best- fit intervention model for *GRW*(1976-2000) with and without the spike of 1985 [3]

	GRW_t	$GRWt$
C	0.8111 (0.936320) (0.3598)	0.003845 (0.409949) (0.6860)
mb_t	-0.051670 (-0.655449) (0.5193)	- 0.031476 (-1.42009) (0.1703)
$Spike_{1985}$		0.792923 (19.36413) (0.0000)
GRW_{t-1}	-0.819477 (-6.917155) (0.0000)	
ε_{t-1}	0.989949 (2546.126) (0.0000)	
ε_{t-5}		- 0.911874 (-25.0713) (0.0000)
AIC[4]	-3.596022	-6.420336
SC[5]	-3.401002	-6.222859
Adj R^2	-0.004261	0.953026
	25	25
No. of obs.	25	17

[3] We started our models from 1976 in order to examine all the possible models with consistent sample

$$Y_t = a_0 + A(L)Y_{t-1} + c_u emb_t + c_s spike_{1985} + B(L)\,\omega_t \qquad (2)$$

$$Spike_{(1985)} = \begin{cases} 1 & 1985 \\ 0 & Otherwise \end{cases}$$

3.1. The stationarity of the data:

The existence of an outlier in the data for a variable may affect the result of a unit root test, but the limited numbers of observations available prevents me form splitting the data set in two parts in order to test for a unit root before and after the outlier. Accordingly, I apply "the modified Phillips-Perron (1988) unit root statistics to the data without searching for or removing outliers" as has been suggested by Vogelsang (1997), p.p. 237 in the cases of the existence of an additive outlier as it appears in the variables in question. A unit root test is a test of whether the hypothesis of a variable has a unit root. Applying Ng-Perron test with modified AIC,I found GRW is stationary at all critical values and then GRW has no unit root. I can then proceed confidently to the second step of my analysis.

3.2. Intervention analysis:

Table 1 illustrates the result of the best-fit intervention model with and without the outlier of 1985. The intervention model is estimated using Non-Linear Least Squares (NLS). The following criteria were used to identify the best-fit intervention model:

1. Has lowest Akaike info criterion (AIC) and Schwarz criterion (SC). (Lloyd, 1993, 451).
2. Has highest adj R. (Lloyd, 1993, 451).

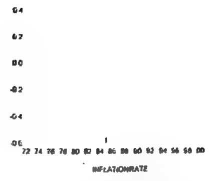


Figure 2: The behaviour of the change rate of GDP deflator of South Africa.

The big spike of 1985 obscures the effect (if any) of the sanctions of (1986-1991).

3. The Empirical Study

My empirical study consists of two steps:[2]

First, I test for unit roots in the data of the real economic growth rate of South Africa during the period of analysis. Once I find that the data are stationary, I then can proceed to the second step, which is to use linear intervention analysis to examine the effect of the sanctions against South Africa on the real economic growth rate of South Africa *GRW*. The general form of the model estimated for *GRW* is,

$$Y_t = a_0 + A(L)Y_{t-1} + c_0 Z_t + B(L)\,\varepsilon_t, \tag{1}$$

Where Z_t is the dummy variable that presents the sanctions of 1986-1991; *SANC*,

$$SANC_t = \begin{cases} 1 & 1986 \le t \le 1991 \\ 0 & Otherwise \end{cases}$$

Second, I add to the model a pulse dummy variable to control for the spike of 1985. The modified model for the variables is

[2] Version 4.1 of E-VIEWS is used.

The paper presents a linear intervention analysis to examine the effect of this comprehensive sanctions as an exogenous dummy variable on the time path of the economic growth rate of South Africa.

The remainder of the paper is structured as follow. Section 2 presents the data of the economic growth rate of South Africa. Section 3. presents the empirical study. Section 4 presents the conclusion.

2 - Data

Consistent data for the GDP of South Africa during the period 1971-2000 is obtained from the *International Financial Statistics Yearbook* (2001). The measure of the economic growth rate that I use is the difference between the logarithm of the real GDP of South Africa over time. The nominal GDP of Sough Africa is adjusted by the GDP deflator. Figure 1 illustrates the behavior of the economic growth rate of Sough Africa GRW over time.

Figure 1: The behavior of the real economic growth rate of South Africa during the period of the analysis.

There is a big spike in the data in 1985, before the embargo was imposed on South Africa. The source of this spike is the GDP deflator, which as shown in figure 2 exhibits a relatively huge deflation in that year:

Does the economic sanction of (1986-1991) affect the long run economic growth rate of South Africa? An Intervention Analysis

By

Ghada Gomaa Abd El Atty Mohamed *

Abstract. The paper presents a linear intervention analysis to examine the effect of the economic sanctions of 1986-1991 as an exogenous dummy variable on the time path of the economic growth rate of South Africa. The analysis concludes that the sanctions of 1986-1991 have no effect on the long run economic growth rate of South Africa.

Keywords. Economic sanctions; Economic growth; Time series

1. Introduction

South Africa had a long history with sanctions as a result of the Apartheid against African natives and Asian minorities. Sanctions were first imposed in 1944 by India as a result of the Apartheid against Indian minorities. In 1959, the International Confederation Free Trade Union imposed other sanctions against South Africa, also because of Apartheid. Subsequently, sanctions against South Africa continued increasing in some years and vanishing in other years.[1]Comprehensive international economic sanctions were imposed against South Africa in mid-1985 and were officially lifted in 1990, with the end of the apartheid in South Africa. However, it took effect in 1986 and was lifted in 1991.



REVUE AL HOQUOQ

POUR LES ETUDES JURIDIQUES ET ECONOMIQUES

PUBLIEE PAR

LA FACULTE DE DROIT

UNIVERSITE D'ALEXANDRIE